Pedro Raúl Sánchez – Héctor Adrián (Aky) Coutada
(Salta – 2019)

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN DEL RÍO BERMEJO

"... porque lo que más importa es popularizar una idea provechosa."
Pedro de Ángelis [(1)]. "Colección de Obras y Documentos".

Puerto construído en el kilómetro 70, en campos fiscales que están esperando la actividad de la colonización.

"Hay mucho que saber, es poco el vivir, y no se vive si no se sabe.
Hombre sin noticias, mundo a oscuras"

Gracián

INDICE TEMÁTICO

CANTO AL RÍO BERMEJO (Poema - Jaime Dávalos)……. Pag 4

I.- **INTRODUCCION**…….…… Pag. 5

A.- POSIBLE ORIGEN DEL NOMBRE "SALTA"…….…….. Pag. 5
B.- CARACTERÍSTICAS DE LA CUENCA DEL RÍO BERMEJO….…… Pag. 6

II.- **CAMINO AL BERMEJO** (Concatenación de Causas y Efectos)……...…… Pag. 8

A.- ALEJO GARCÍA: Primer europeo en el chaco……..…….…… Pag. 9
B.- MEJOR QUE ESPECIAS… ¡ORO Y PLATA!..... Pag. 11
C.- MIGUEL DE RIFOX: Primer expedicionario del Bermejo…….…...…. Pag. 15

III.- **LA CONQUISTA DEL GRAN CHACO**……..…..…….. Pag. 18

A.- GUADACAZAR-CONCEPCION…….…….. Pag. 19
B.- EL GUERRERO GUAYCURÚ…….…….. Pag. 21
C.- LA PACIFICACIÓN DEL CHACO: Expedición del gobernador don Jerónimo Matorras…….……... Pag. 27

IV.- **PRIMERAS EXPEDICIONES EXPLORATORIAS DEL BERMEJO**
A.- PRIMERA EXPEDICIÓN DE CORNEJO (1780)…….……. Pag. 34
B.- EXPEDICIÓN DE MORILLO (1780-1781)…….…….. Pag. 39
C.- SEGUNDA EXPEDICIÓN DE CORNEJO (1790)…….…… Pag. 41
D.- POLÉMICA SOBRE "EL PRIMER" NAVEGANTE DEL BERMEJO……. Pag. 44
E.- EXPEDICIÓN DE PABLO SORIA (1826)…….…… Pag. 45
F.- OTROS VIAJES EXPLORATORIOS…….…… Pag. 51

V.- **COMIENZOS DE LA NAVEGACION A VAPOR**...……. Pag. 55
A.- EL CAPITAN JOSÉ LAVARELLO…….…….. Pag. 56
1.- EXPLORACION CON EL ZENTA……..…….. Pag. 56
2.- EL VAPOR "RÍO BERMEJO"……..….. Pag. 62
3.- EL VAPOR "GRAN CHACO…….…… Pag. 63
4.- EPÍLOGO SOBRE EL CAPITAN JOSÉ LAVARELLO…….……Pag. 67

B.- EL CAPITAN THOMAS JEFFERSON PAGE……..…….…...Pag. 69
1.- PRIMERA EXPEDICIÓN DE PAGE AL BERMEJO (1854)……...Pag. 71
2. CONFLICTOS (GRAVES) CON EL PARAGUAY…….....…Pag. 72

3.- LA EXPEDICION SHUBRICK (1859)…….…….Pag. 73
4.- EXPLORACIÓN DEL RÍO SALADO (1855)……..……...Pag. 74
5.- EXPLORACIÓN DEL BERMEJO (1860)……..…….Pag. 76

C.- DON NATALIO ROLDÁN Y LA "COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN A VAPOR DEL RÍO BERMEJO"……..……...Pag. 77
1.- PRIMER VIAJE: EL "SOL ARGENTINO" (1871)…….……Pag. 78
2.- PERSISTENCIA DE LA COMPAÑÍA POR NAVEGAR EL RÍO BERMEJO……Pag. 85
3.- LOS ÚLTIMOS VIAJES…….……..Pag. 87
4.- ATAQUE DE LA INDIADA…….……...Pag. 88
5.- EL VIAJE FINAL…….……Pag. 89
6.- EPÍLOGO CON TRISTEZAS……...Pag. 90

VI.- **EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL DEL BERMEJO**……..Pag. 92

1.- EXPEDICION AL RIO BERMEJO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DE EXPLORACIÓN Y ESTUDIO DEL RÍO BERMEJO – 1903..……...Pag. 94
2.- CARACTERÍSTICAS DE LAS EMBARCACIONES……..……Pag. 95
3.- EXPLORACIÓN DEL RÍO…….…….……..Pag. 95
4.- CONCLUSIONES DE LA EXPLORACIÓN……..……...……..…..Pag. 97
5.- FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL DEL ERMEJO…….……...…...……..Pag. 97
6.- EPÍLOGO SOBRE EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL….…Pag. 99

VII.- **NOTAS Y COMENTARIOS**……..….……...…… Pag.102

VIII.- **ÍNDICE DE AUTORES**……..…….. Pag.123

CANTO AL RÍO BERMEJO (Poema - Jaime Dávalos)

En tu linfa castaña bebe el tigre el color asesino de sus ojos

Y un pregusto de sangre ganadera en el rastro caliente de los toros.

Cuando el estiaje ciñe tu cintura y en tierrales nublados pasa agosto

Llegan a tus orillas los rebaños, vuelven enjutos desde el Chaco rojo,

Sorben tu vida rivereña y ancha, o hallan la muerte en tu temblor ligoso

Que les agarra flaca las pezuñas y engreda untosa les apaga el ojo.

Hambre negra, los cuervos te vigilan, y por tu extenso cabrilleo undoso

Pasan tus sombras, asustando el junco, oscura ronda bajo el sol del trópico.

Río del canto umbrío de los indios, bajo la leche de los plenilunios

Llenas papayas como pechos verdes y yuchanes de pesca y vino turbio.

Con la caoba besas las guitarras y en guayacán el diapasón oscuro

Forjado en negro endurece el limo donde tú duermes en carbón nocturno.

Contesta con tu brazo a las estrellas, lleva mojado en greda mi saludo

Y descansa en tu sombra subterránea como un Bermejo de petróleo crudo.

INTRODUCCION

La conquista y colonización de las tierras del sur de la Sudamérica Hispana fue realizada a partir de dos focos principales: el Perú y el Río de la Plata, y la consolidación de esa colonización y conquista necesitaba de la unión de esos dos centros del poder español mediante una ruta práctica y natural. A medida que progresaba el conocimiento de la basta e intrincada geografía del nuevo continente más acuciante se volvía esa necesidad, y mejor se comprendía que tal empresa no era una cuestión sencilla y se debía resolver aprovechando de todos los recursos que la naturaleza proveyese. Así es que los ojos se volvieron hacia las aguas de los ríos que desde el comienzo de los tiempos vienen practicando ese camino.

Tres son los principales cursos de agua que abandonan las montañas andinas para detener *su "anhelo"* -la hipálage es de Jaime Dávalos- junto al Fuerte mismo de Buenos Aires. Uno de ellos, que parte desde la Villa Imperial del Potosí, es el Pilcomayo; otro, el bravo Bermejo; y finalmente nuestro familiar y doméstico Arias-Juramento-Salado, que generosamente nos refresca y limpia en esta *Muy Noble y Leal Ciudad de Lerma en el Valle de Salta*.

Haremos una muy breve descripción de las características físicas y geográficas del Bermejo y su cuenca, pero antes nos interesa exponer una interesante hipótesis sobre el origen del nombre de nuestra ciudad, Salta.

A.- POSIBLE ORIGEN DEL NOMBRE "SALTA"

Numerosas son las páginas en las que discurren las diversas versiones sobre el posible origen del nombre de la ciudad de Salta. Ninguna de ellas, a nuestro parecer, se aproxima con mayores posibilidades de verosimilitud que la que nuestro amigo José Martín enuncia en su novela *"La Tentación de María en Sierras Altas"*. Cuenta allí que, estando de paso por Sevilla, se llegó hasta el Archivo de Indias en busca de información sobre la ciudad. Tuvo entonces la inquietud de revisar viejos mapas, previos a la fundación de la ciudad, elaborados quizá cuando pasaron por Chicoana las expediciones de Diego de Almagro (1535), Diego de Rojas (1543), o del licenciado Juan de Matienzo (1566), y encontró en ellos que a nuestra comarca se la menciona como *"Los Valles Fértiles de las Sierras Altas"*, pero con una escritura abreviada, esto es: *"Los Valles Fértiles de las S.Altas"*. Si tuvo la buena fortuna de encontrarse con aquellos mapas, diremos que más afortunada fue la lucidez que lo llevó a relacionar esa abreviatura con el resultado final, que todos conocemos: Salta. Escuchemos sus propias palabras: ... *"observando unos mapas previos a la fundación de la ciudad, en ellos se denominaba a esta zona como 'Los Valles Fértiles de Las S.Altas', abreviado de esa manera, y fue lo*

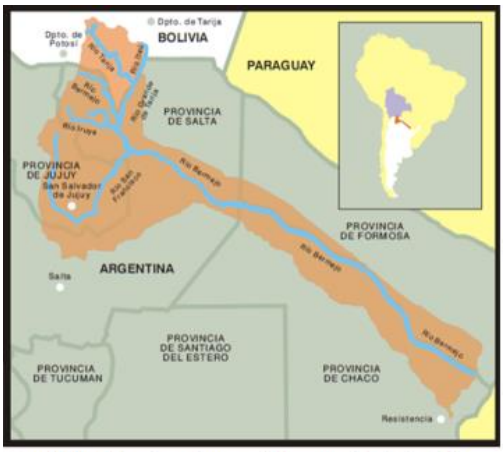
que me llevó a pensar que el origen del nombre de la ciudad, más que probablemente, provenga de esta abreviatura de S.Altas. Que el tiempo y la dificultad natural para pronunciar las eses, se hayan comido esta última letra".

Queremos hacer una única y necesaria aclaración referida a una cuestión que, de tan conocida, muchas veces se olvida: nuestra ciudad fue fundada con el nombre de *"Ciudad de Lerma en el Valle de Salta"*. Recordemos que, con anterioridad a la fundación, y a instancias de Francisco de Aguirre, el Virrey Toledo contemplaba la necesidad de establecer una ciudad en *"los valles del Calchaquí, de Jujuy o de Salta"*. Y es el Oidor de Charcas, Licenciado don Juan de Matienzo, consuegro de Aguirre, que ya había pasado por estos pagos y fue quien verdaderamente traza nuevas rutas y amplía la conquista, el que le hace comprender al Virrey la conveniencia de establecer esa futura ciudad en el *Valle de Salta*. Esto quiere decir que el nombre Salta -*¿Valle de S.alta?*- es anterior a la ciudad, y a la voluntad de intercambiar, por razones oscuras de política menor, los nombres del valle y la ciudad.

B.- CARACTERÍSTICAS DE LA CUENCA DEL RÍO BERMEJO

La cuenca del Río Bermejo es compartida por Argentina y Bolivia, y abarca una superficie de aproximadamente 123.162 Km^2, de los cuales un 10% pertenecen a Bolivia y el 90% del área restante corresponde a Argentina.

Por sus características geomorfológicas la Cuenca se divide en Alta Cuenca (Alta Cuenca Boliviana y Alta Cuenca Argentina) y Baja Cuenca (Argentina). La Alta Cuenca está definida por cuatro tributarios principales: el Río Grande de Tarija, el Río Alto Bermejo, el Río Pescado y el Río San Francisco. En la Baja Cuenca el Bermejo recibe el aporte de algunos riachos y arroyos.

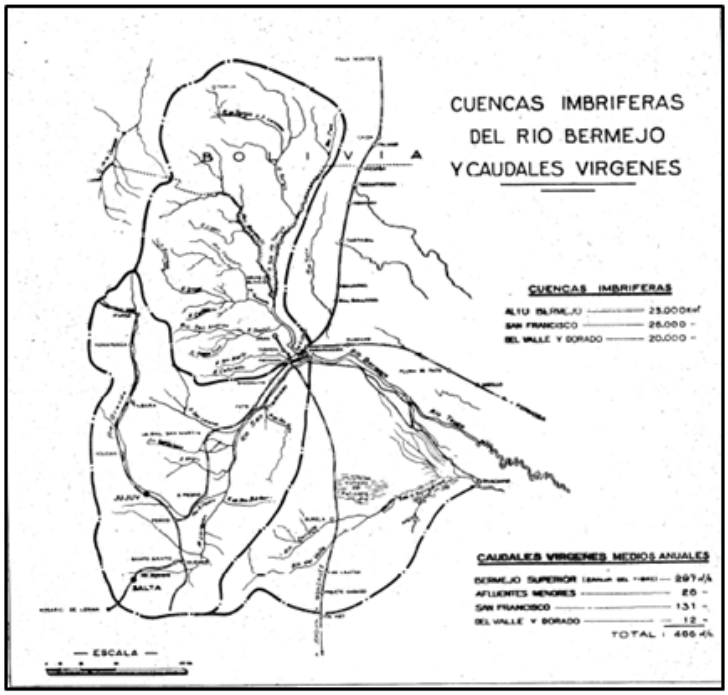


Comisión Binacional para el Desarrollo de la Alta Cuenca del Río Bermejo y el Río Grande de Tarija

El Río Bermejo tiene una longitud de 1.300 km y con sus aguas vincula los ecosistemas montañosos de la Cordillera de los Andes con los ecosistemas de la llanura chaqueña y el sistema hídrico del Río de la Plata, ya que vierte sus aguas en el río Paraguay, y éste en el Paraná.

El régimen hidrológico de los ríos de la cuenca es netamente pluvial, con variaciones estacionales muy marcadas; un período de importantes caudales en la época lluviosa, entre enero y marzo (se lo conoce como "río salvaje" por las crecidas anuales) y un período de estiaje (caudal mínimo de una corriente de agua en las épocas de sequía) entre abril y

septiembre. Aunque las diferencias entre ambas estaciones son muy marcadas se puede establecer, a lo largo del año, un “caudal medio” de aproximadamente 410 m^3/segundo; esto significa un volumen total aproximado de 14.000 Hm^3/año. Si tenemos en cuenta que la capacidad máxima del embalse General Belgrano (dique Cabra Corral - Salta) es de 3.130 Hm^3, las aguas anualmente “desperdiciadas” por el río Bermejo corresponden a cuatro veces el volumen máximo del dique Cabra Corral. Desperdicio cada día más injustificado.



Cuencas Imbríferas del Bermejo (CONABE)

La cuenca alta sufre severos problemas de erosión, y los sedimentos que arrastra son los que aportan el *“color león”* -la imagen es de J. L. Borges- al Río de la Plata.

CAMINO AL BERMEJO
(Concatenación de Causas y Efectos)

La llegada de Juan Díaz de Solís [(2)] al Río de la Plata tiene como antecedentes inmediatos una no tan larga como si intensa historia de rivalidades y secretas conspiraciones entre los vecinos reinos de España y Portugal. No era para menos, la disputa involucraba la apropiación de un *Mundo Nuevo*, y el ganador de esa carrera se transformaría en el imperio más poderoso y rico del orbe, como finalmente ocurrió con España. Las fricciones derivadas de esa enconada competencia llegaron a un grado tal de asperezas que se hizo evidente la necesidad de establecer algunos acuerdos -como, por ejemplo, el de Tordesillas- que permitiesen regular los conflictos e hiciesen posible una convivencia más o menos segura. Por supuesto que el acatamiento de aquellos tratados era, las más de las veces, una cuestión solo formal, y Portugal, que poseía secretos conocimientos de las tierras del Brasil, se dedica a organizar expediciones clandestinas por estos territorios [(3)]. Es así que entre los años 1513 y mediados o fines de 1514 una expedición liderada por Nuño Manuel y Cristóbal de Haro, a los que acompañaba el piloto Juan de Lisboa, recorre la costa sudamericana hasta la Patagonia. Al pasar en frente del Río de la Plata lo suponen un canal o estrecho que comunica ambos océanos, y llevan inmediatamente esa noticia a Portugal. Enterada España de ese extraordinario hallazgo -el espionaje entre ambas cortes era un oficio muy practicado- comprende que se le hace indispensable impedir que su rival fundase derechos de propiedad con nuevos viajes exploratorios, tanto clandestinos como oficiales, y en el año 1515 prepara y envía, muy en secreto, una expedición al mando de Juan Díaz de Solís para fijar los límites de la Corona Española y tomar posesión del paso que comunicaba los océanos.

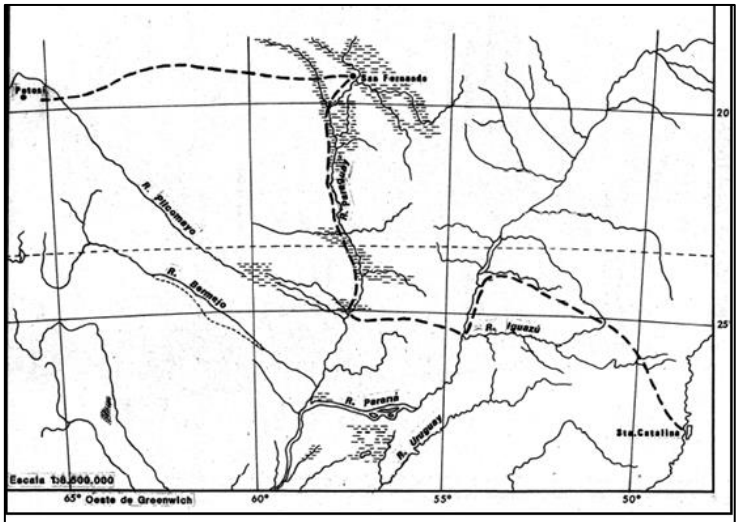
La expedición parte el 8 de octubre de 1515 desde San Lúcar de Barrameda con sesenta hombres embarcados en tres naves; una de sesenta toneladas y dos menores de treinta. Acompañan a Solís su hermano Francisco de Coto y su cuñado Francisco de Torres, Diego García de Moguer y el piloto Juan de Lisboa (el mismo de la expedición clandestina de Manuel y de Haro). En una fecha incierta, pero que se supone comprendida entre enero y febrero de 1516, las tres navecillas penetran el Rio de la Plata (*Paraná Guazú*, entonces) y lo navegan hasta una isla que llamarán de Martín García pues en ella entierran a un marinero con ese nombre. Se dirigen luego hacia el litoral uruguayo y anclan a cierta distancia de la costa. Solís desembarca en un batel acompañado de ocho hombres, y apenas tocan tierra los indios guaraníes, que estaban ocultos entre la maleza, caen sobre ellos y los matan. Solo se salva de esa muerte atroz, quizá porque no ofrece resistencia, un grumete llamado Francisco del Puerto. Desde las

carabelas los hombres observan horrorizados cómo los indios despedazan y devoran a Juan Díaz y sus desdichados compañeros.

A.- ALEJO GARCÍA: PRIMER EUROPEO EN EL CHACO [(4)]

El espanto empuja el regreso de las tres navecillas de la flota de Solís que, en derrota, vuelven hacia España por la ruta de la costa del Brasil. Cuando pasan por frente de la isla Yurú-Miní (hoy Santa Catalina) una de ellas, la que marchaba a la zaga, naufraga, y sus dieciocho tripulantes quedan abandonados. Era el mes de marzo o abril de 1516, y siete de ellos emigran inmediatamente hacia el norte, en dirección de Pernambuco, mientras que los otros once deciden permanecen en el lugar del naufragio, al que llamarán Puerto de los Patos. Entre estos últimos se encuentra Alejo García, personaje singularísimo que en 1524 organizará una colosal invasión (el adjetivo no es desmesurado) al imperio de los Incas (quizá la cuarta migración de los aborígenes del Paraguay a los Andes), comandando una columna de cientos (tal vez miles) de indios guaraníes. La osadía es gigantesca: cruzan Curitiba diecisiete años antes que Alvar Núñez Cabeza de Vaca (en 1541); recorren la cuenca del Plata cuatro años antes que Gaboto (en 1528); exploran el Chaco Boreal trece años antes que Ayolas (en 1537); se internan por tierras de chanés, caracaraes, chiquitos y charcas, y penetran en los dominios del "Rey Blanco" trece años antes de que Pizarro consumara la conquista del Perú (en 1538).

Alejo García… Nombre de un hombre casi olvidado; aventurero entre los aventureros, que luego de trajinar durante meses y meses sobre mil leguas de caminos inexistentes, al frente de pueblos enteros en marcha, y de soliviantar y conmover íntegramente el reborde oriental del altiplano, cae asesinado -y acaso devorado- por los mismos aborígenes que lo acompañaron en la aventura.



PRIMERA ENTRADA AL CHACO – Alejo García (1534)
(Fuente: O. M. Punzi)

El origen de Alejo García es incierto. Algunos lo suponen de proveniencia lusitana, otros como criollo nacido en Brasil, y algún otro conjetura su llegada a América acompañando a Vespucio. Lo cierto es que en las costas del Brasil, luego del naufragio, los hombres de Solís conviven pacífica y paradisiacamente con los guaraníes, que dominan toda

la región, y se unen a sus mujeres logrando con el tiempo un conocimiento amplio de sus dialectos y costumbres. Pero como la codicia no descansa, ni aún en el Paraíso, los nervios se les tensan cuando observan que sus amigos aborígenes usan objetos metálicos y cuentan sobre la existencia de un reino fabuloso, en la rica tierra de los *caracaraes* [(5)], bajo el dominio de un *"Rey Blanco"* (el rey Inca) que vive entre templos y palacios de lujos exorbitantes, y en donde el lecho de los ríos abunda en oro y plata. Inquieren todos los detalles posibles, y las relaciones parecieran indicar que ese reino se encuentra en dirección a las nacientes de los ríos que desde el noroeste tributan en el Paraná. El relato despierta la insomne codicia de García que propone a sus compañeros conquistar ese reino de exuberancias. Solo consigue convencer a cuatro o cinco de ellos, pero la indiada, en número de cientos, cierra fila tras de sus pasos.

El destino de la expedición es la comarca de los *caracaraes*, tribu asentada por aquellas zonas y cuyo nombre era usado por los indios orientales para designar, por extensión, a todos los aborígenes del Perú. Los aventureros parten desde la costa atlántica y atraviesan la provincia brasileña denominada hoy Santa Catalina; siguen por el río Sertão, tributario del Manpituba; cruzan el territorio del Paraguay oriental por el curso del Monday y alcanzan el punto geográfico de la actual ciudad de Asunción, trece años antes de su fundación. Siguen el curso del río Paraguay hacia el norte, torciendo hacia el oeste en un lugar que se supone ubicado dentro de la faja comprendida entre los ríos Parapetí y Pilcomayo, metiéndose así de lleno en la enorme e inhóspita llanura chaqueña, que les opone continuas dificultades alternando selvas y pantanos con campos rasos casi desérticos y plagadas -antes como hoy- de irritantes insectos y animales salvajes. Más adelante la llanura torna a herbácea pradera, poblada interminablemente de termiteras, luego cardones (llamados hoy caraparí en el oriente boliviano) y árboles espinudos que anuncian las serranías semiáridas entre las cuales se encuentra la tierra de los caracaraes, custodios adelantados del incario.

A medida que la invasión progresa se les van sumando más y más aborígenes hasta conformar una fuerza poderosa; pactan con chanés y tarapecocis, vecinos y enemigos de los caracaraes, a quienes ganan con dádivas de ínfimo valor. A partir de allí se suceden jornadas de violencia y pillaje que el "salteño" -nacido en otros pagos pero fundador, junto a Hernando de Lerma, de nuestra ciudad- Ruy Díaz de Guzmán [(6)] detalla: *"... y hallando algunas poblaciones de indios, vasallos del poderoso Inga, Rey de todo aquél Reino, dieron en ellos, y robando y matando cuanto encontraron, pasaron adelante más de cuarenta leguas hasta cerca de los pueblos de Presto y Tarabuco, donde le salieron*

al encuentro gran multitud de indios charcas". En Chuquisaca (Charcas) la tierra toda se alza en armas para expulsar a los invasores y les imponen una retirada precipitada, aunque, al decir de Ruy Díaz, afortunada: *"retirándose con tan buen orden que salieron de la tierra sin recibir daño ninguno, dejándola puesta en grande temor, y a toda la provincia de los charcas en armas".* La devastación provocada por esta partida bandolera instruye al Inca para construir fortificaciones que los protegiesen de futuras invasiones, y cuyas ruinas, como la de Samaipata [(7)], en las cercanías del valle de Cochabamba, se pueden observar todavía. Y bien que las hayan hecho pues, poco tiempo después, sufren una nueva y feroz invasión, esta vez de solo indios guaraníes, que se asentarán para siempre en la zona y a los que los alto-peruanos llamarán desde entonces *chiriguanos*. García y sus hombres, luego de muchas penurias y hambre, consiguen retornar al Paraguay llevando un contante y sonante tesoro de *"despojos de ropa, vestidos y muchos vasos, manillas y coronas de plata, de cobre, y otros metales"*, pero otro más valioso aún: una certeza: *"Cierto era que había un rey Blanco; cierto era que existía una sierra con cavernas de plata; cierta la riqueza imponderable de los charcas"*. Alejo García decide permanecer en el Paraguay y despacha hacia Brasil a dos de sus compañeros para dar noticia de lo descubierto con las muestras de piezas de oro y plata. A los pocos días es asesinado -y quizá devorado- allí mismo, con detalles que jamás conoceremos [(8)].

Las consecuencias de esta esforzada y sangrienta expedición son dilatadas y sorprendentes. Al decir de Orlando Mario Punzi: *"... la noticia de la gesta cubrirá todo el mapa, convulsionará selvas, montes y costas desde el Río de la Plata hasta Pernambuco, impresionará vivamente a gobernantes de España y Portugal, a indios y aventureros y marcará nuevos rumbos a las sucesivas expediciones europeas, vencerá voluntades y orientará a los futuros navegantes hacia destinos en ocasiones radicalmente apartados de los objetivos y las metas rigurosamente estipuladas en las capitulaciones y contratos reales"*.

B.- MEJOR QUE ESPECIAS… ¡ORO Y PLATA!

En la mañana del 9 de septiembre de 1522 un grupo de hombres harapientos y descalzos avanzaba en agradecido cortejo por una calle del barrio de Triana, en Sevilla, rumbo a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria. Son dieciocho navegantes, y cada uno lleva en sus manos una gran vela encendida en cumplimiento de un conmovido voto de gratitud… Ante la encurioseada mirada de los atónitos transeúntes, alguien que viene desde el puerto da la extraordinario noticia: *"¡¡¡son los marinos que acaban de dar la vuelta al mundo!!!"...* Eran, en efecto, Juan Sebastián Elcano y diecisiete de sus compañeros, sobrevivientes de la temeraria expedición que tres años antes partiera

desde Sanlúcar de Barrameda con el propósito de circundar el mundo al mando del portugués Hernando de Magallanes.

Hay momentos de la historia que a todos nos hubiese gustado observar personalmente, y este es, sin dudas, uno de ellos. Los motivos para tan expectantes anhelos pueden ser tan diversos como almas hay en el mundo, pero este día que rememoramos conjuga la develación definitiva de remotas ignorancias, el final de viejos miedos y el nacimiento de nuevas y desmesuradas tentaciones.

Toda Europa se conmueve… El mundo todo conmociona. Las muestras de especias, drogas y tejidos que los andrajosos marinos traen en sus bodegas encienden la fiebre del enriquecimiento súbito. Sevilla es, por unos momentos, el centro del orbe; hierve de proyectos, acuerdos y aprestos, y nadie quiere quedar al margen de esas riquezas que se pueden tomar con solo extender las manos (cruzar los océanos). España entera se une al torbellino y nace entonces la era inicial de los numerosos viajes ultramarinos que incorporarán la cuenca del *"río de Solís"* al conocimiento general, y abrirán las rutas que conducen, por accidente, al seno mismo del inesperado Chaco.

Con la excitación del apuro por ganar tiempo se organizan casi en simultáneo tres flotillas expedicionarias que se disputan los servicios de los recién llegados y de los más avezados navegantes. Importantes funcionarios y personajes del reino de Carlos V se alistan entre los futuros conquistadores, y marcha en punta la expedición de Fray García Jofre de Loaysa, obispo de Osma y presidente del Consejo de Indias, que el 24 de junio de 1525 zarpa desde La Coruña con siete buques y 450 marinos, bajo el mando directo del mismísimo Sebastián Elcano. El 15 de enero de 1526, también desde La Coruña, parte al mando de Diego García de Moguer, compañero de Solís en su desgraciado viaje final, la segunda expedición, compuesta por una minúscula escuadra de una carabela, un patache, dos bergantines y un buque de remos desarmado. La costa sevillana asiste el 3 de abril de 1526 a la partida de la tercera expedición, al mando del veneciano Sebastián Gaboto (o Caboto, o Cabot; originalmente Sebastiano Caboto), integrada por las naves "Santa María de la Concepción" (nave capitana), la "Santa María del Espinar", la "Trinidad", y otra de nombre desconocido, designada comúnmente como "nao portuguesa de Fernando de Esquivel". La tripulación estaba compuesta por unos 200 hombres entre los cuales destacaban verdaderas *celebridades*: Miguel de Rodas (quien había dado la vuelta al mundo con Elcano), Gregorio Caro, Martín Méndez (también marino magallánico), Alvar y Juan Núñez de Balboa (hermanos del descubridor del Océano Pacífico), Miguel de Rifox, Francisco de Roxas, entre otros. Esta

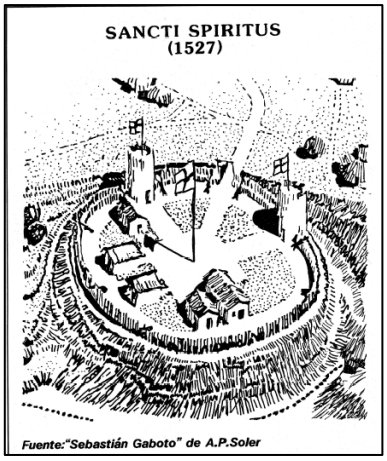
Sebastián Gaboto (1474 – 1557)

última escuadra tendrá un impensado destino en los territorios del Río de la Plata, y chocará en nuestro Chaco como contra un muro, donde algunos de los viajeros dejarán sus huesos.

De las tres expediciones tan solo la primera (la de Jofre de Loaysa) enfilará sus proas hacia el Estrecho de Magallanes, siguiendo el proyecto original de transitar el camino que lleva hacia las islas de las especias. Las otras dos tuercen su destino cuando al arribar a las costas del Brasil les llegan testimonios (confirmados por las correrías de Alejo García) de la existencia de un reino de maravillas, empedrado de metales preciosos, y sin pensarlo dos veces se adentran por el misterioso *"Río de Solís"*, en camino de las *"Sierras Alucinantes"*.

Con una actitud expectante, y quizá tratando de marchar a la zaga para aprovechar de los tropiezos de los que lleva delante, la pequeña flotilla de Diego García se demora y recala largamente en las islas Canarias, primera etapa de su lento periplo, y allí es alcanzada el 10 de abril de 1526 por Gaboto, quién verdaderamente "vuela" sobre el mar. El veneciano ordena cargar rápidamente provisiones y, pese a las agrias disputas con sus subordinados, decide partir de inmediato hacia el nuevo mundo, al que llegan luego de cinco semanas de navegación. Una tormenta los empuja hacia el norte, hasta Pernambuco, en donde encuentran un náufrago de Solís, Juan o Jorge Gomes, quien los participa de extraordinarias confidencias y les ofrece detalles de la existencia de un reino de fulgores, con montañas de metales preciosos y templos de vírgenes, aguardando la llegada de quienes se atreviesen a tomarlo. La codicia doblega la voluntad del veneciano, quien sin dilaciones renuncia al propósito inicial de continuar por el camino de las Islas de las Especias… Camino que contornea los confines del mundo y está abrumado por vientos glaciales y tormentas de terror. El 29 de noviembre de 1526 parten desde Pernambuco con dirección al Río de la Plata, que por entonces llevaba todavía el nombre de "Río de Solís". En la isla Yurú-Miní, a la que Gaboto da el nombre Santa Catalina, encuentran otros dos náufragos: Enrique Montes y Melchor Ramírez, quienes les señalan la existencia del imperio del Rey Blanco (el imperio de los Incas) en dirección noroeste, siguiendo el camino de los ríos que bajan desde las cordilleras del poniente, y hacia allí parten de inmediato. Se les oponen numerosas contrariedades: en el bajío de las Pescadinhas se hunde la nave capitana, lo que les equivale a media flota. La anarquía y las enfermedades conspiran permanentemente, pero Gaboto las conjura prestamente dejando en tierra a levantiscos y dolientes, y embarca como prácticos a los náufragos de Solís y abundantes indígenas. En esa disposición apunta con sus proas hacia el río que es el camino de la plata.

En abril de 1527 penetran por la boca del estuario y costean la banda oriental, donde, el 6 o 7 de ese mes, levantan una pequeña fortaleza que llamarán de *San Lázaro*, en las proximidades de la actual ciudad de Carmelo. Encuentran allí al ex grumete de



Solís, Francisco del Puerto, prisionero de los indios en la trágica emboscada de 1516, que ya es un mozo asimilado a la vida de los aborígenes y posee amplios conocimientos de la zona y de los caminos que llegan a las Sierras de la Plata, y Gaboto lo incorpora a sus fuerzas. Se adentran por las aguas del río Paraná y el 27 de mayo de 1527 llegan hasta las desembocaduras de los ríos Carcarañá y Coronda, puertas geográficas del Chaco, y el 9 de junio construyen en esas playas un fortín, asentado sobre un terraplén con empalizadas de madera y dos torreones, al que llaman de *Sancti Spíritus*, y es la primera población europea fundada sobre territorio argentino. La importancia de Sancti Spíritus es fundamental y estratégica ya que operará de base para las futuras operaciones de conquista hacia las "sierras de la plata".

A diferencia del paisaje que los deslumbrara en las costas del Brasil, el que observan desde los torreones de Sancti Spíritus no luce muy agradable: es, penosamente, una llanura interminable que se extiende árida y hostil en dirección de tres puntos cardinales: norte-oeste-sur. Resuelven explorar el país y envían expedicionarios de a pie con dirección al poniente. En noviembre de 1528 parten quince hombres en tres direcciones: unos para la tierra de los querandíes, otros para la de los caracaraes, y los terceros por el río Curacuraz. Se les encomienda que se adentren por el continente y retornen al cabo de tres meses con las noticias de lo encontrado. De los tres grupos solo regresa el que estaba al mando de un capitán llamado *Francisco Cesar*, compuesto por seis o siete españoles. Los ocho conquistadores restantes desaparecerán para siempre, sin dejar rastros.

Dejan en Sancti Spíritus una fuerza de 60 hombres al mando de Gregorio Caro y acondicionan dos naves quitándoles las obras muertas para ponerles remo y mejor maniobrar en el río, y con grandísimos trabajos, a remo, a vela y "a la sirga", esto es, tirando los navíos con sogas, se hacen aguas arriba con 110 soldados y 150 indios. Avanzan hasta una isla que bautizan de "Año Nuevo" por haber arribado a ella el primer día del año de 1528 -posiblemente la actual Isla de los Pájaros-, en donde les llegan noticias del descontento de los indios timbúes, que se habían rebelado disconformes con el pago recibido a cambio de una provisión de maíz. Gaboto, temiendo que ese alboroto pusiese en peligro el Fuerte de Sancti Spíritus, base de operaciones que es preciso conservar a cualquier precio, envía un bergantín con 35 soldados al mando de *Miguel de Rifox* y severas órdenes de reprimir duramente la revuelta. Para graficar la sangrienta e inútil matanza ejercida por esta expedición punitiva, que tan desastrosas consecuencias tendrá en el cercano futuro, repetimos las palabras de Manuel Cervera: *"... envió a*

Miguel Rifos (o Riflos o Rusios o Rifox) a dar dura mano a dichos timbúes. El bergantín amaneció sobre las casas y luego saltaron los españoles en tierra, cercaron los indios dentro de las dichas casas y les entraron adentro, sin ninguna resistencia que ellos hiciesen, que como vieron que eran cristianos no tuvieron ánimo para levantarse ni tomar arco ni flecha. En fin, que mataron muchos de ellos y otros se perdieron, les tomaron mucho milho (maíz, choclo) *que en las casa tenían y cargaron el bergantín y quemáronle las casas… Este es el primer acto de hostilidad brutal y sangrienta que con toda injusticia cometieron los españoles en estas tierras…"*. Remontan luego las aguas del Paraná hasta llegar a la junta con el río Paraguay, y continúan navegando por el primero pues, por su mayor caudal, lo consideran más acomodado para la navegación. Penetran hasta el caserío indiano de Itatí, rebautizado Santa Ana, donde permanecen un tiempo, auxiliados en sus inmensas necesidades por los indios que los proveen de alimentos y les hacen relación de la imposibilidad de llegar por esa vía a las tierras del Rey Blanco.

C.- MIGUEL DE RIFOX: PRIMER EXPEDICIONARIO DEL BERMEJO

Así, un mes después, superados hambruna y cansancio, las embarcaciones se mueven Paraná abajo en demanda del río Paraguay, al que llegan el 31 de marzo de 1528. Lo navegan siguiendo rumbo al norte, y enterados de la existencia de una vía fluvial de importancia (el río *Ipitá* o *Hepetín*… esto es: el *Bermejo*) que proviene del noroeste y atraviesa la tierra de los agaces, deciden explorarlo. Gaboto designa a Miguel de Rifox para esa tarea, quien parte acompañado del ex grumete Francisco del Puerto y una treintena de hombres, y con un bergantín remontan las bermejas aguas del río Ipitá (dicho esto con premeditada redundancia, ya que *Ipitá* significa "aguas bermejas, o rojas" en idioma guaraní).

Mientras aguardan el regreso de Rifox ocurren dos acontecimientos de enorme importancia. Uno: entran en amistoso contacto con los indios guaraníes que acompañaron (y posiblemente asesinaron) a Alejo García, quienes les muestran los tesoros traídos del Perú, aunque sin confesar la procedencia de los mismos. El hallazgo impresiona vivamente a Gaboto, que se supone en los umbrales mismos del Imperio del Rey Blanco. Otro: llegan inquietantes noticias de la entrada por el Río de Solís de la flota de Diego García quien, a semejanza

Isla Ñacurutú en el Km 95,5 del Bermejo Inferior

del veneciano, cede a la fascinación de los tesoros del Rey Blanco y abandona el proyecto de llegarse hasta las remotas y, ahora, comparadas con un reino guarnecido en oro, insignificantes islas de las especias.

Presagiando un destino que ya desde entonces pareciera fatal, y dando inicio a su oscura reputación de "impenetrable", el Bermejo rechaza con un sombrío desastre la expedición de Rifox: el bergantín regresa del Ipitá con una veintena hombres muertos a flechazos - entre ellos el mismo Rifox - en una emboscada que en las cercanías de la isla de Ñacurutú (a 22 leguas del Paraguay) le tienden los indios agaces. Manuel Cervera nos provee de los detalles: *"Llegados a la isla Ñacurutú, los indios asustados se metieron entre los esteros con sus canoas, habiéndose podido platicar con ellos, quienes les aseguraron cómo los "chanduls" (¿Guaycurúes?), que más arriba vivían tenían mucho oro y plata, por lo que la nave llegó hasta allí -más allá de La Asunción- donde fueron bien recibidos y brindados con bastimentos los primeros días, pero luego comenzaron a sobresaltarse, pues creían que la gente de Gaboto iba a tomar en ellos venganza de otros cristianos que ellos habían muerto, de la expedición de Solís. En vano Rifos envióles a del Puerto para certificarles que nada temieran, pues venían de paz; maliciosos los indios invitaron a Rifos fuera a sus casas, y tanto le importunaron que decidióse a ir con 15 o 16 hombres; pero apenas habían penetrado algo en la tierra, cuando los indios cayeron sobre ellos, matándolos a todos. Los del bergantín pudieron apenas precaverse, huyendo de aquellos sitios entre una nube de flechas que hirieron a casi todos…"*

Como rápido epílogo de este breve relato diremos que el rezagado explorador Diego García se encuentra con Gaboto en las aguas del Paraná. Dilatan allí una intrincada discusión sobre quién de los dos posee mayores derechos y prioridades para detentar el mando unificado de ambas flotas. Retroceden hasta Sancti Spíritus donde encuentran a *Francisco Cesar* [(9)], quien ha regresado de su exploración y les brinda un alentador informe. Esto los entusiasma y deciden reunir los buques (siete en total) y emprenden un nuevo avance hacia el norte.

Mejoran la fortaleza y durante 60 días exploran los ríos Paraná y Paraguay. Llegan hasta la boca de Pilcomayo al que bautizan como "Río de la Traición" pues, merced a la delación de un guía, se salvan allí de una emboscada tendida por los aborígenes. Retroceden y al pasar por Sancti Spíritus la refuerzan con 80 personas más, para recalar luego en San Salvador, en la entrada del río Uruguay, donde se dedican a proyectar la "definitiva entrada tierra adentro".

Estando en San Salvador le llegan a Gaboto noticias que indios del Carcarañá preparaban un asalto contra el Fuerte. El informe lo preocupa seriamente, pero confía en que Gregorio Caro lo sabrá defender. La realidad era que los españoles habían relajado la disciplina y descuidaban la vigilancia del Fuerte. Pasaban las noches jugando a las

barajas y ninguno quería dormir en el Fuerte sino en sus casas, con sus familias indias. Además, una hora antes que saliese el sol, los pocos que habían montado guardia nocturna abandonaban los puestos y se iban a cuidar sus sembrados, y podía considerarse que la fortaleza era más que fácilmente expugnable. Conspiraba contra la seguridad de los españoles, además, las brutalidades y crímenes que desde los comienzos de la expedición venían perpetrando contra la indiada. Una de las últimas se había producido en los días del retorno de la expedición de Cesar, cuando los aborígenes mataron a varios cristianos en las proximidades de San Salvador. Gaboto decide tomar inmediatas represalias y ordena a Caro que sacrifique cien indios. Él mismo maltrata a un cacique llamado Yaguarí, a quien libera luego junto con otros caciques prisioneros, los que inmediatamente parten a soliviantar en guerra a sus tribus. Por último, con cien hombres embarcados en una galera y tres bergantines, parte a castigar con filo de acero toledano a unos indios guaraníes refugiados en una isla próxima.

La tragedia se desata una madrugada (media hora antes que saliese el sol) de principios de setiembre de 1529. Los indios timbúes rodean, asaltan e incendian la fortaleza. Los soldados, que ya habían dejado la guardia o dormían en sus casas, se levantan sobresaltados a defender el Fuerte pero comprenden que con tan evidentes desventajas la resistencia es inútil, y corren a salvarse en los bergantines. El desconcierto es tal que solo la nave que comanda Gregorio Caro consigue llegar, con unos cincuenta hombres, hasta el puerto de San Salvador, donde se encuentran Gaboto y Diego García. Haciendo un intento desesperado por recuperar el Fuerte y salvar algunas vidas, parten de inmediato hacia Sancti Spíritus en cuatro bergantines, pero no encuentran más que cadáveres y cenizas. La retirada final comienza entre diciembre de 1529 y enero de 1530. El 22 de julio Gaboto regresa a España, luego de cuatro largos años. Diego García llega algunas semanas después.

El viaje de Gaboto y las noticias de la existencia de las *Sierras de la Plata*, que tanto sus hombres como los de García divulgaron en España y Portugal, tuvieron una trascendencia y una influencia muy grandes: originaron las expediciones portuguesas que tuvieron como propósito la conquista del Imperio del Rey Blanco, remontando tanto el Río de la Plata como el Marañón, o partiendo desde la costa de Brasil y cruzando a pie el continente, al mismo tiempo de las expediciones españolas, destinadas a impedir el avance lusitano, como la proyectada de Miguel de Herrera, y la efectiva de don Pedro de Mendoza.

LA CONQUISTA DEL GRAN CHACO

Desde los primeros días de la conquista el Chaco fue considerado como un inhóspito y enorme parche, desierto de toda civilización, que entorpecía el tráfico colonizador entre los dos polos del poder español: los virreinatos del Perú y del Río de la Plata. Para conjurar los peligros de esa comarca tan temida, se recurre al rápido arbitrio de cercarla con un anillo de fortines y reducciones, los que a duras penas pueden contener la caballería indiana que, cada tanto, se desborda en expediciones de pillaje y muerte. En la región oriental (esto es en las márgenes de los ríos Paraná y Paraguay) se establecen algunas reducciones jesuíticas, como las de San Javier y San Pedro de Ispín, de indios mocobíes, y las de San Jerónimo, San Fernando y Rosario del Timbó, de indios abipones, que posibilitan una relativa paz con las tribus próximas a Santa Fe, Corrientes y Asunción.

En el occidente, colindante con la región del Tucumán, y siguiendo la línea del río Salado, se establecen también reducciones y una cadena de fuertes encargados de guarnecer a las ciudades de los frecuentes ataques indígenas. Estas reducciones fueron las de San José de Petacas y Nuestra señora del Pilar, de indios vilelas; las de San Esteban de Miraflores y San Juan de Balbuena, de indios lules. En la jurisdicción de la ciudad de Salta las de Ortega y Macapillo, de vilelas, y la de San Ignacio de Ledesma, próxima a Jujuy, habitada por indios tobas y mataguayos. La expulsión de los jesuitas en 1767 determina la decadencia de esas endebles fronteras y, por consiguiente, una inseguridad mayor para las poblaciones comarcanas pues recrudecen los ataques indígenas.

Nota de intratexto**:** La *región del Tucumán*, que después habría de constituir la gobernación del mismo nombre, y cuyo primer gobernador fue de hecho Don Diego de Rojas, comprendía originariamente una extensión reducida, ocupada hoy por las provincias de Salta, Tucumán y Santiago del Estero, pero que más tarde incluyó también los territorios correspondientes a las actuales provincias de Jujuy, La Rioja, Catamarca, Córdoba y a la parte noroeste de Chaco. La *"Gobernación del Tucumán"* dependió directamente del Virrey del Perú desde su descubrimiento hasta 1551 en que pasó a ser una dependencia de la gobernación de Chile, a su vez dependiente del Virreinato del Perú. Esta dependencia de la gobernación de Chile -durante los gobiernos de Pedro de Valdivia, Francisco de Villagra o Villagrán, Hurtado de Mendoza y otros-, se mantuvo hasta 1563 en que volvió a depender directamente del Perú hasta el año 1777, fecha en que pasó a formar parte integrante del flamante virreinato del Río de la Plata. La gobernación del Tucumán tuvo como capital primero a Santiago del Estero, después a Córdoba y por último a la ciudad de Salta, y nunca lo fue la ciudad de Tucumán. Es importante destacar que en muchas publicaciones que historian la época virreinal, numerosos autores confunden referencias, a las que citan como ocurridas en la ciudad de Tucumán, cuando, en realidad, se está haciendo mención a la gobernación *"del"* Tucumán, en su antigua conformación territorial.

La Orden Real que en 1759 dicta el Rey instiga a los gobernadores de Buenos Aires y el Tucumán para que continúen con las expediciones punitivas al interior del Chaco hasta conseguir el total sometimiento de las tribus rebeldes. Es evidente que en la corte española se creía que el problema del Chaco exigía una solución estrictamente militar, y es así que el gobernador del Tucumán, Joaquín de Espinosa y Dávalos, en 1759, y su sucesor, don Juan Manuel Fernández Campero, en 1764, organizan enérgicas "entradas" guerreras al Chaco con el propósito de someter y castigar a los indios no reducidos. Estas expediciones no tuvieron éxito en virtud de que los indios, conocedores de su propio terreno y con buena movilidad (no olvidemos que eran "caballeros"), y con mayor resistencia a las fatigas y privaciones, se ocultan rápidamente al paso de las tropas o se asocian para presentar batalla solo cuando la ocasión y el lugar les son propicios [(10)]. Así ocurre, por ejemplo, con una expedición que Campero envía al mando del maestre de campo Arrascaeta. La expedición es hostigada y perseguida por ocho tribus coaligadas que finalmente la acorralan en el paraje "Lacangayé", y solo la intervención del cacique Colompotop, aliado de los españoles, evita el aniquilamiento final de la tropa del Rey.

A.- GUADACAZAR-CONCEPCION

El Chaco Gualamba era dominio absoluto de los guaycurúes, y para adelantar su conquista la corona española ordena la fundación de ciudades dentro de sus confines y sobre las orillas del río Bermejo. La primera de ellas fue Concepción del Bermejo (ciudad de *Concepción de Nuestra Señora*; *Concepción de la Buena Esperanza* o *Concepción del Bermejo*), fundada el 14 de abril de 1585 por Alonso de Vera y Aragón [(11)], alias "Cara de Perro", que parte desde la Asunción con una expedición que lleva, a más de los nuevos pobladores, 135 arcabuceros, mil caballos, cincuenta yuntas de bueyes y más de trescientas vacas. La abundancia de recursos con que esta expedición cuenta permiten entrever la importancia que la corona confería a la conquista del Chaco. El lugar elegido estaba cerca de la margen derecha del río [(12)], a una distancia de 30 leguas de su desembocadura en el río Paraguay.

Representación de la entrada de Alonso de Vera al territorio chaqueño para funda
Concepción del Bermejo.

La ciudad contó con un Cabildo, cuyo primer Alcalde ordinario fue el que luego fuera el primer gobernador criollo del Virreinato del Río de la Plata: Hernando Arias de Saavedra (Hernandarias), y no tardó en transformarse en el paso obligado de funcionarios, soldados, comerciantes, clérigos, que debían viajar entre el Tucumán y la Asunción. El padre lozano habla de esta ciudad con desbordante

entusiasmo; era la más florida ciudad, de mayor comercio y más expectativas que tuvo la gobernación del Río de la Plata. Pero la suerte de Concepción del Bermejo quedó tempranamente sellada ya que era muy difícil sobrevivir en medio de tan bravías naciones indígenas. En 1631 estas naciones coaligadas la saquean e incendian, y los sobrevivientes huyen en dirección a Corrientes. La mayoría muere en el camino; mujeres, niños, ancianos, heridos, los que se extraviaron o quedaron rezagados, cayeron bajo las flechas o golpes de macana. Allí terminó todo, el padre Lozano contaría después que se vio en las calles de Corrientes pedir limosna a unos mendigos harapientos… Era lo único que quedaba de los otrora opulentos encomenderos que fueron dueños de soberbias vidas y haciendas en la próspera ciudad de Concepción del Bermejo, que tuvo una efímera vida de cuarenta y cinco años.

Otra fue la ciudad de Santiago de Guadalcázar, fundada probablemente en 1626, cerca de lo que hoy es la ciudad de San Ramón de la Nueva Orán, en la provincia de Salta, y aunque su ubicación precisa es controvertida se puede afirmar que estaba situada en la margen derecha del Bermejo, en las cercanías de la confluencia de los ríos Zenta (¿actual arroyo Zenta y/o río Blanco?) y Bermejo. Fue su fundador Don Martín de Ledesma y Valderrama [(13)], teniente gobernador de San Salvador de Jujuy, que era un rico comerciante andaluz afincado en esa ciudad y había solicitado al virrey la gobernación del Chaco Gualamba, es decir, lo equivalente al Gran Chaco actual. El décimo tercer virrey del Perú, Diego Fernández de Córdoba, Marqués de Guadalcázar, le otorgó esa gobernación con la condición que se obligase a la conquista del Gran Chaco y fundase a su costo dos ciudades en el territorio. Una de ellas para contener a los *ocloyas* en defensa de la ciudad, y la otra en las márgenes del Bermejo, y sirviese de avanzada para abrir una ruta fluvial hacia el océano Atlántico, vía Asunción, por medio de los ríos Pilcomayo y Bermejo.

Escudo de los Ledesma pintado en un plato de cerámica vidriada del siglo XVII que perteneció a la familia. Museo de Alcalá de Guadaira.

En 1626 Ledesma y Valderrama erige el Fuerte de Ledesma (probablemente antes de fundar la ciudad de Guadalcázar) en las cercanías del río Sora, al este de la serranía de Calilegua, para proteger a la ciudad de Jujuy de los indígenas. Este Fuerte fue destruido por los indios tobas en 1630, y fue re erigido mucho después, el 23 de julio de 1710, con el nombre de Nuestra Señora del Rosario, en las cercanías del río Ocloyas (actual río San Lorenzo), cerca de su desembocadura en el río San Francisco. Con posterioridad, y también en 1626, Ledesma y Valderrama se adentra en el Chaco por el valle de Zenta con cien hombres y funda *Santiago de Guadalcázar*, ciudad nombrada así en honor a su virrey.

La sucesión de ataques por parte de los tobas y la falta de apoyo hicieron que Ledesma tuviese que abandonar Guadalcázar entre 1631 y 1632, año en la que los tobas la destruyen por completo. Estos levantamientos indígenas no fueron exclusividad local, sino que obligaron también el abandono de Concepción del Bermejo, aproximadamente en el mismo año. Con la caída de Guadalcázar vio su fin la gobernación del Chaco, que no alcanzó a cobrar vida institucional.

B.- EL GUERRERO GUAYCURÚ [(14)]

La extensa llanura que con denominación quechua llamamos *Chaco*, y está cubierta por un monte espinudo y seco en el que aparecen ocasionales parches ligeramente húmedos de verde bosque, fue ocupada en el transcurso de los tiempos por variados grupos nómadas a los que se supone provenientes del sur y, por lo tanto, ligados a etnias pampeanas (B. Susnik; 1972). Se supone que, cuando los europeos llegaron a esta región, encontraron a esos grupos errantes atravesando el Chaco, con rumbo al naciente, pero lo cierto es que nadie sabe con certeza por qué lo hacían, ni desde dónde venían, ni en qué momento llegaron a la áspera y sufrida comarca chaqueña [(15)]. Lo único que se puede afirmar con certidumbre es que la invasión europea los asentó allí para siempre, y que son ellos quienes desde entonces pueden reclamar con legítima autoridad de pertenencia un indiscutible "linaje chaqueño".

¿Linaje chaqueño, dijimos?... Minúscula Jactancia ya que el páramo chaqueño puede competir en fealdad, y con ventajas incluso, con varios de los otros desiertos del planeta. Y tan feo y tan pobre es el Chaco que debe ser cierto que la conquista europea haya encontrado a los aborígenes chaqueños "de pasada" por esas tierras. Sobre todo si se tiene en cuenta que las comarcas circundantes al Chaco sobresalen por la fertilidad y delicadeza de sus climas.

Haciendo un esquema rápido, diremos que a las etnias chaqueñas se las puede incluir dentro de tres o cuatro grandes grupos que, extrañamente, conviven en una vecindad bastante sosegada si se considera que comparten un reducto cerrado y propicio para los conflictos. Tenemos por un lado la familia lingüística guaycurú, profesionalmente guerrera, con una organización social estratificada de líderes, guerreros y cautivos, cuyas parcialidades más conocidas o numerosas son -o fueron- los mbayaes, tobas, abipones, mocovíes y payaguas; por otro, el grupo lingüístico mataco-mataguayo (wichí), dentro del cual se podría incluir también a chulupíes, chorotes, malbalaes, mataraes, guacaraes y tonocotés, todos ellos recolectores y, los menos, rudimentarios agricultores; otro grupo, de agricultores más eficaces que los anteriores, formado por vilelas, lules y chunupíes, y finalmente parcialidades de origen arawak [(16)], agricultores industriosos y pacíficos, como guanaes y chanés.

Nota de intratexto: en estas páginas se respeta la tradicional denominación de "matacos" dada a los wichíes. Lo hacemos con el propósito de evitar lejanos y futuros desconciertos, ya que los nombres *Wichí*, *wichíes* o *weenhayek* son de creación reciente, y no existen registros de ellos en toda la literatura anterior a la década de los setentas del siglo pasado. En un mediano y/o distante futuro, cuando el olvido haya borrado las pasiones que hoy suelen acompañar estas discusiones, y cuando el nombre *wichí* haya remplazado definitivamente el de *mataco*, puede llegar a ocurrir que, cuando se pretenda consultar -en la siempre valiosa literatura antigua- referencias y antecedentes del pueblo wichí, no se las encuentre. Sabemos que la variación de nombres -tanto en la toponimia como en la etnografía- suele ser un propósito no muy santo de aquellos a quienes les conviene adulterar la historia, y no queremos ser cómplices ingenuos de esa política. **(17)**

Si Domingo Faustino Sarmiento fue quien bautizó al Chaco Gualamba con el expresivo mote de *"El Impenetrable"*, fueron los guaycurúes quienes, a fuerza de bravura, sustentaron esa fama defendiendo el territorio, esto es su propia libertad, en una guerra que, aunque destinada a la derrota, se prolongó por siglos. De ella dijo con certera claridad don Orlando Mario Punzi: *"La larga duración del conflicto suscitado por la resistencia aborigen a los intentos de penetración españoles y nacionales desde la época pre colonial (1521) hasta el siglo presente (1919), constituye la guerra más extensa de la historia"*. Y no solo defendieron el Chaco de las sucesivas invasiones europeas sino también de las de otros aborígenes, tan bravos como ellos mismos, los guaraníes, que se vinieron, en sucesivas oleadas, desde la costa atlántica, usurpando territorios y esclavizando pueblos enteros: esclavizan (almuerzan y fecundan **(18)**) a los pacíficos pueblos de guanaes y chanés, pero se cuidan de penetrar las fronteras del Chaco pues dentro de ellas *"confinan unos indios que llaman tobas valientes* **(19)** *y a quienes tienen gran miedo"* (Pedro Ozores de Ulloa, 1616). Al mestizarse con los pueblos de origen arawak los invasores guaraníes reciben, por parte de sus parientes del Atlántico, un nuevo nombre, que denota su condición de mestizos: *chiriguanos* o *chiriguanáes* **(20)**, y se afincan en las serranías comarcanas por el oeste con el Chaco, que por muchos años serán conocidas como *Sierras de los Chiriguanos* y hoy toman nombres diversos.

Toba: Cacique Pucú

Por supuesto que la conquista del continente americano no fue para los europeos una tarea sencilla o fácil, pero tampoco nos imaginamos que hubiese podido ser más

benigna de lo que fue: las diferencias tecnológicas entre ambas civilizaciones eran abrumadoras, y ante una misma naturaleza -la humana- era previsible esperar lo peor: un genocidio continental. Los combates de esa guerra desigual fueron siempre, o casi siempre, rotundamente propicios para los invasores, y solo en unos pocos casos estos se encontraron con pueblos de coraje e inteligencia -sobre todo de la "inexplicable" inteligencia- que pudiesen resistirlos de manera más o menos exitosa por un tiempo prolongado. Tales los casos de los indios de las praderas norteamericanas y los de nuestras llanuras pampeanas y patagónicas, provenientes de Chile, ecuestres y tan bravíos como los guaycurúes.

Nadie recuerda ya los episodios del desigual enfrentamiento entre invasores y chaqueños, y no es justo llamar "guerra" a esta contienda pues fue -apenas- una masacre, paulatina y progresiva, que tuvo capítulo final con la aparición del "Remington", y se prolongó hasta bien entrado el siglo XX.

Si las diferencias tecnológicas entre europeos y americanos eran, como dijimos arriba, gigantescas, no podemos decir lo mismo con respecto a la inteligencia de los contendientes, humanos ambos, es decir, propensos a todas las bondades y/o maldades y/o inteligencias y/o estupideces propias de la especie. Los guaycurúes pronto percibieron que la verdadera ventaja bélica de los españoles residía en el uso del caballo y no en el de la pólvora o los metales, y rápidamente lo adoptaron como arma guerrera. Con la caballería obtuvieron no solo la potencia arrolladora de sus cargas sino también la facilidad de movimientos que les permitía combatir en las situaciones y lugares y momentos más favorables. Por otro lado debemos dejar en claro que las "metas bélicas" de los contendientes diferían radicalmente: los aborígenes se satisfacían con derrotar y tomar los bienes de sus adversarios, mientras los españoles buscaban el exterminio de todo el grupo enemigo.

Debe tenerse en cuenta que la incorporación del caballo significó una profunda transformación en la vida de los guaycurúes pues el pasaje de pueblo pedestre a ecuestre implicaba una operación mucho más compleja que solo *subirse al caballo*, y rápidamente debieron reformar sus costumbres ancestrales de caminantes. Cambiaron, por ejemplo, en gran medida, los cacharros de cerámica por la cestería, de fácil transporte. Continuaron construyendo sus viviendas con esteras de totora ya que sus poblados eran verdaderos campamentos militares, en condiciones de armarse o desarmarse rápidamente según las alternativas de cada situación. Los otros pueblos chaqueños llamaban a los guaycurúes "estereros", y el misionero Cardiel habla de sus "ciudades portátiles". La cultura guaycurú fincaba esencialmente en la artesanía de la totora (chi'ná) y del ñic (*caraguatá*, en lengua guaraní; *chaguar*, en la quechua).

Adoptaron la lanza como principal arma de ataque, que construían con fuerte madera de itín, y a la que hasta entonces solo había usado para la caza mayor,

prefiriéndola sobre el arco y la flecha [21], de incómodo manejo para el jinete. Es fácil imaginar el pavor que podía provocar una partida de jinetes guaycurúes, temerarios, fuertes y crueles, apareciendo por entre los recovecos del monte y cargando con ferocidad y lanzas en ristre bajo el estrépito ensordecedor de sus cuernos y gritos de guerra. No había entonces en el mundo arma de guerra de mayor eficacia, y solo muchos años después el General San Martín incorporaría la caballería -ordenada a la manera europea- a las armas de la Nación, y el General Güemes nos cuidaría la Patria luchando en solitario con sus pobres gauchos, guerreando a la manera guaycurú.

El guaycurú no domesticaba el caballo quitándole las cosquillas con pacientes masajes, como era la costumbre de los aborígenes en la América del norte, sino que llevaba al potrillo en edad de domar a una laguna, y allí lo montaba súbitamente. El agua amortiguaba las reacciones de la bestia y cansaba los instintos. Después venía el acostumbramiento a la domesticación: el freno de hueso con riendas de fibras de chaguar y la colocación de la montura, confeccionada con bastos de cuero o acolchados de totora, sin perjuicio del montado en pelo, aunque no fuera ésta una costumbre muy generalizada en los jinetes guaycurúes, para quienes los primores de su montura constituían un emblema de su condición de caballeros. Los toba-ntocóvit adoptaron con orgullo el nombre de *naligui-piguiác* para designar a sus jinetes. *Naligui* significa subir, dominar, manejar desde arriba.

La agudeza del guaycurú le hace preferir la cabalgadura sin trote ni galope, de marcha sostenida a paso acelerado, que los españoles llamaban “aguililla” y los criollos “pasuco” y el abipón “yachacatá”, y ahora conocemos como de “paso peruano”. Este magnífico equino (obtenido por herencia de yegua -aunque el padrillo no fuera de paso- o por adiestramiento especial) servía en las marchas indias como el mejor vehículo para travesías largas, con traslaciones rápidas que no fatigaban al animal. Llegado al punto de ataque el jinete cambiaba de montado, prefiriendo entonces el ejemplar de carrera, el *“nichilicheranetá”*, apto para el ataque o la retirada vertiginosa. El guaycurú valoraba su cabalgadura exclusivamente como instrumento de acción guerrera, y refiriéndose al caballo indígena el padre Martín Dobrizhoffer destaca: *“Tampoco se les ocupa en transportar ni acarrear grandes pesos, y por eso mismo son más vivaces y más sanos que los caballos europeos”*. Vivamente impresionado, el padre Dobrizhoffer dedica treinta y cinco páginas de su “Historia de los Abipones” para ponderar, a más de la proliferación equina en la llanura salvaje por acción de los guaycurúes, la adaptación eximia del aborigen chaqueño a la condición ecuestre, de su destreza como jinete, pero sobre todo del cuidado que prodigaba a sus caballadas.

No todos los aborígenes chaqueños fueron jinetes. No lo fueron, por ejemplo, los matacos-mataguayos (wichíes), esencialmente recolectores, ni los agrícolas mataraes, guacaraes, guanaes y chanés, ni los laboriosos vilelas, ni los incipientes agricultores

guentusé y ojomas. Todos estos pacíficos pueblos prestaron vasallaje o eludieron prudentemente al ocupante español. El enfrentamiento a caballo fue protagonizado en el Chaco por los guerreros de la nación guaycurú: los abipones, los ntocóvit (tobas), los emocovit (mocovíes), los yapitalagá (pilagáes actualmente) y los eyiguayegí (mbayaes). Los abipones llamaban despectivamente *raregranráic* (los que andan a pie) a los vilelas. Los ntocóvit designaban jocosamente a los matacos como "habitantes laguneros", *damic li'ic* (pobladores garzas, o como las garzas).

Al fundador de la primera Orán, Teniente Gobernador de Jujuy y luego Gobernador del Paraguay, Martín de Ledesma y Valderrama, le corresponde el inesperado privilegio de ser el español que observa la primera carga de caballería indígena organizada para la guerra. Hacia fines de 1625 había establecido en las cercanías de la junta de San Antonio la ciudad de Santiago de Guadalcázar como punto de avanzada y cabecera de colonización para la *"conquista e poblamiento"* del Chaco Gualamba. Al poco tiempo de fundada la nueva ciudad se instala en ella el párroco de Cotagaita, presbítero Luis de Vega. Trae consigo, a más de unos pocos bienes, la extravagante noticia de una ciudad perdida y oculta en la vastedad selvática del Bermejo. Era *Ococolot*, "ciudad" indígena a la que la imaginación de los vecinos de Guadalcázar atribuye magnificencias imperiales; una más de las tantas versiones de *El Dorado*. Martín de Ledesma prepara un contingente de 27 hombres y con ellos parte Chaco adentro, buscando la fortuna.

Ococolot era un mito absolutamente irreal. Se trataba de una gran concentración de tolderías de pacíficos pueblos de habla tonocoté, que habían migrado hacia allí escapando de la presencia de los españoles en el Tucumán, y estaban circundados por un cinturón de campamentos abipones y tobas. Un antiguo gentilicio guaycurú del Bermejo Medio era, justamente, Cocolót [(22)], a lo que puede atribuirse el raro topónimo que había escuchado en Cotagaita el presbítero Vega. Imaginemos pues la sorpresa de Ledesma y Valderrama cuando se topa de frente, ya casi en las sendas de acceso a Ococolot, con una patrulla de jinetes que a su vista se repliega en buen orden buscando refuerzos. Enseguida se escuchan los cuernos que tocan a rebato para convocar a los otros grupos ecuestres que merodean por la zona, resueltos a presentarles batalla. Don Martín rescata a su tropa y salva su propia vida apelando a una "retirada estratégica", a todo galope, que lo aleja de la zona.

El episodio ocurre en 1626 y es de suponer que debe haber mediado un buen lapso de tiempo -por lo menos el de una generación- entre el momento que hemos relatado y aquél en que el aborigen se sube por primera vez al caballo, pues semejante cambio precisa de una revolución total de las costumbres. Los antecedentes deben buscarse, quizá, en aquella ordenanza que en La Asunción promueve Hernandarias, en 1604, y mediante la cual se establece que debe considerarse *propiedad indebida* la posesión de

"El malón" (1845) por Mauricio Rugendas

caballos por parte de los indios. A diferencia de los pampeanos, que se limitaron a domesticar las tropillas bagualas de la llanura, los chaqueños formaron sus primeras caballadas a expensas de los poblados españoles fronterizos, desde donde los roban, y luego, cuando adquieren confianza en su flamante y arrolladora capacidad guerrera, se atreven a acometer en excursiones beligerantes que los aleja, a menudo de manera notable, del terruño chaqueño. Aprovechan los caballos y mulas arrebatados de las estancias asaltadas para obtener cabalgaduras frescas que les permitiesen operar rápidamente en un gran radio de acción. Atacan así toda la frontera occidental y oriental, desde Bolivia hasta Córdoba por el oeste, y Santa Fe y Paraguay por el este.

El éxito arrollador de los conquistadores españoles en muchas otras comarcas del continente, donde un puñado de osados somete a sangre y fuego a pueblos nativos enteros, y les permite disponer a voluntad de vida y riquezas de los vencidos, estimula el afloramiento de las peores cualidades del alma humana: sentir -creer- que al poderoso todo le está permitido; que no hay otra razón valedera que la de la propia fuerza. Sobre todo si no hay quién la equilibre con una fuerza semejante y contraria que hiciese posible ese fruto magnífico de la paridad que es la justicia. La belicosidad, inteligencia y eficacia guerrera del guaycurú inquieta vivamente a los invasores, y esa inquietud muy pronto se convierte en terror pues los aborígenes adquieren rápida confianza en sus propias fuerzas, y se atreven a ejercer venganzas, tan brutales y despiadadas como las del mismo europeo, sin temor de represalias [(23)].

Entre los años 1626 y 1632 se producen acontecimientos penosos que prefiguran las características del escenario chaqueño en los siglos por venir: son destruidas Guadalcázar y Concepción del Bermejo, las dos ciudades que en el Chaco había instalado la colonización hispano-criolla. Antes de eso, y como evidencia de “lucidez política”, los guaycurúes había destruido los poblados indígenas próximos a Concepción, Guacará y Matará, de indios de habla tonocoté, agricultores intensivos y sometidos al invasor, y eran su mejor apoyo.

El conflicto guerrero se prolongará por unos ciento treinta años, que es el tiempo que le toma a la tozudez hispana para intentar otras formas de entendimiento con los bravos chaqueños. Durante ese extenso intervalo de tiempo sus acciones “políticas” se

habían restringido al concepto de "escarmentar al salvaje", actitud que provocará el fracaso de las numerosas expediciones punitivas enviadas desde Perú, Bolivia, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Asunción, Corrientes y Santa Fe. Las cualidades combatientes de los aborígenes no solo desbarataban todo intento de penetración, sino que muy pronto la actitud defensiva deriva en campañas ofensivas de represalias sobre las ciudades fronterizas, y no tanto, del Gran Chaco.

Los españoles que más sufren esas incursiones son los estancieros fronterizos de Tarija, Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, pero en 1734 las invasiones llegan hasta el Fraile Muerto (hoy Bell Ville) y el Río Tercero de Córdoba. El 5 de enero de 1735 invaden el Valle de Lerma y atacan la ciudad de Salta causando *"el más terrible estrago de que hubo memoria en esta provincia"* pues *"mataron casi 300 personas, cautivaron otras y tuvieron un rico botín"* según relato del padre Lozano. Queremos destacar, para referencia cronológica, que recién en ese año de 1735 se producen los primeros *"malones"* de aborígenes pampas sobre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. El último malón toba de magnitud, derrotado en el enfrentamiento de la Laguna Brava (21 de enero de 1848), que no fue, por supuesto, el último, señala el comienzo de la decadencia de las presiones aborígenes en el Chaco.

El quinto virrey del Perú, Francisco de Toledo, había iniciado operaciones militares para el aniquilamiento de los chiriguanos. El plan fracasó rotundamente en 1574 con la victoria indígena y una desordenada retirada española. Los chiriguanos continúan su resistencia hasta que, en enero 1892, guiados por *Apiaguaiqui Tumpa*, preparan un levantamiento que enciende toda la Cordillera Chiriguana. Este levantamiento es sofocado por la acción conjunta de las fuerzas militares de Chuquisaca y Santa Cruz, y el 28 de enero de ese año perpetran lo que se conoce como *Masacre de Kuruyuki*. Este episodio -aunque luego se produjeron pequeñas sublevaciones- es considerado como el fin de las insurrecciones chiriguanas, que abrió el paso a la apropiación de los territorios indígenas.

Nadie los recuerda hoy, insistimos, y hasta eso les faltó a nuestros bravísimos guaycurúes: literatos que diesen relato de su bravura en libros o en filmes épicos, como ocurrió con otros indios bravíos del norte y del sur.

C.- LA PACIFICACIÓN DEL CHACO: EXPEDICIÓN DEL GOBERNADOR DON JERÓNIMO MATORRAS [(24)]

En páginas anteriores dijimos que fue Domingo Faustino Sarmiento quien dio al Chaco Gualamba el mote de *"El Impenetrable"* por las dificultades sin cuentos que el territorio presentaba a los que se atrevían a desafiarlo. Debemos reconocer que este sobrenombre adjetiva de manera eficaz las indocilidades que presentaba el Chaco para

Visión "idílica" de la Selva chaqueña *("El Impenetrable")*
Imagen tomada de "EL GRAN CHACO". J. L. FONTANA

ser conquistado, pero sospechamos que también induce a una idea inexacta de cómo es el Chaco en la realidad.

La noción de *impenetrabilidad*, aplicada a un territorio sudamericano casi virgen, sugiere a la imaginación del que no lo conoce de manera directa, la existencia de una selva amazónica, compacta y densa, de materia vegetal cerrada y siempre verde, pero nuestro humilde Chaco es apenas una sedienta estepa boscosa, poblada de enjutos matorrales espinudos, en la que alternan parches de bosques más o menos tupidos en sus no muy abundantes sectores húmedos. El gráfico que adjuntamos denota la visión *idílica* que el adjetivo "impenetrable" provoca en la imaginación del que no ha estado jamás en el Chaco, y lo induce a imaginarse una extensión de la selva amazónica.

Por cierto que el Chaco ha sido impenetrable, y quizá todavía lo siga siendo, pero los motivos de esa indocilidad han mudando con los tiempos, y en los días de la colonia estuvieron relacionados con la presencia de una indiada guerrera, numerosa y brava, que a comienzos del siglo XVII había incorporado el caballo como elemento fundamental de su capacidad bélica y movilidad. Ese acierto estratégico había hecho casi invencible a las huestes aborígenes, hasta que, con la aparición del *Remington*, que abate un enemigo a más de 1.000 metros de distancia, comienzan a ser cazados como palomas, y la aniquilación se prolonga hasta bien entrado el siglo XX. Muestra de estos crímenes es la llamada *"Masacre de Rincón Bomba"*, cometida contra el pueblo pilagá en 1947 [(25)].

Masacre de Rincón Bomba. Formosa, 1947. Los pilagás que sobrevivieron fueron tomados prisioneros. Foto "Página 12".

Ya dijimos que todas las expediciones punitivas habían fracasado rotundamente, y era evidente y necesario mudar de política. Con ese propósito, en 1767, el gobernador Jerónimo Matorras gestiona y obtiene de la corona española la designación como "Gobernador y Capitán General de la Provincia del Tucumán". Asume el compromiso de *"... tomar a su cargo la importante reducción y población de los dilatados y fertilísimos países del Gran Chaco Gualamba, confinante con la Gobernación del Tucumán y ... establecer a sus expensas, con todo lo necesario, una nueva población destinada a la conversión de los indios bárbaros que habitan aquellos parajes..."*. Destina sus esfuerzos y fortuna para obtener lo que sus antecesores no habían conseguido: abrir una comunicación definitiva entre las ciudades del

Jerónimo Matorras, Gobernador del Tucumán que organizó la Expedición Pacificadora al interior del Chaco.

Tucumán con Asunción y Corrientes pero, esta vez, y por vez primera, intentando establecer una relación pacífica con los indios.

El inteligente, tanto como noble, proceder de Matorras introduce una variante fundamental a los criterios con que se venían encarando los intentos de penetración colonial en el Chaco. Veamos: Las expediciones de castigo que, hasta entonces, se habían internado periódicamente en la región solo alejaban temporalmente el peligro de los malones, y lo hacían al precio azaroso de provocar secuelas graves pues encendían en los indígenas los deseos de venganzas por la muerte, el cautiverio o los malos tratos a sus hermanos. Además –y esto era para tenerlo en cuenta- en aquel momento las fuerzas españolas no tenían ante sí a tribus dispersas o amedrentadas, sino a verdaderas *confederaciones tribales*, con un poder ofensivo casi invulnerable. Para colmo de los tiempos, habían aparecido un nuevo tipo de caudillos indígenas, algo así como "caciques generales", que aglutinaban en torno de su jefatura no solo a los hombres de su propia tribu sino a numerosas parcialidades que les rendían acatamiento. Paralelamente, ya que la necesidad obliga, y a veces ayuda, asimilan algunos rudimentos de las argucias europeas sobre la guerra, y aprenden a defender sus intereses y derechos en parlamentos y tratados. Frente a esta situación es que Matorras decide llevar las tropas del Rey al interior del Chaco, pero no para comprometerlas en batallas sangrientas y de momentáneos y dudosos resultados favorables, sino para respaldar con ellas la concertación de perdurables tratados de paz con las principales naciones indígenas.

Además, Matorras estaba enterado del estado de guerra existente entre la alianza toba-mocoví, acaudillada por los caciques Paykín y Lachiriquín, cuyos territorios se extendían por la margen sur del Bermejo hasta el norte de Santa Fe, contra los abipones-yaucanigás, seguidores del cacique Ychoalay, que habitaban las cercanías del río Paraná y tenían su centro de operaciones en el sitio de la ex Reducción de San Fernando (actual asiento de la ciudad de Resistencia). El propósito de Matorras era, como primer objetivo, pactar con una de las facciones y conseguir, a continuación, el beneficio de una mediación que le permitiese poner fin al conflicto y pacificar el territorio del Chaco en toda su extensión. Apuntamos que el principal motivo de esta belicosa rivalidad indígena era producto de la disputa por los caballos cimarrones del Chaco.

Numerosos conflictos internos en la gobernación obligan a Matorras a postergar por varios años la entrada al Chaco Gualamba, y es recién en 1774 cuando puede acometer la empresa. Iniciados los preparativos tiene que afrontar nuevos inconvenientes, como la deserción de 130 milicianos del Tercio de Tucumán, con armas

y bagajes, tres días antes de la partida. El total de sus fuerzas queda entonces reducido a 378 hombres. Para tener una idea aproximada del tamaño de la expedición diremos que los abundantes pertrechos de guerra son cargados en 600 mulas, las que se suman a las tres que cada hombre llevaba consigo. Se aprestaron 800 caballos y 1200 reses, y los víveres acopiados debían abastecer al contingente por cuatro meses.

Integran la expedición el maestre de campo de Matorras, don Francisco Gabino Arias; el teniente general don Pedro Antonio Aráoz, regidor de la ciudad de Tucumán; don Simón Chávez Domínguez, alférez real de Tucumán; don Blas Joaquín Brizuela, procurador general de Córdoba; un médico y otros altos oficiales. Para los servicios espirituales a la tropa y labor misional entre los aborígenes van el canónico de Córdoba doctor Lorenzo Suárez de Cantillana, el presbítero Domingo Argañaraz y el padre procurador fray Antonio Lapa. A la cabeza de un cuerpo indígena auxiliar marcha el cacique de la reducción de Macapillo, Colompotop, quien presta inestimables servicios como guía e intermediario en las comunicaciones y entendimiento entre los jefes indios y el gobernador.

La expedición parte a las tres de la tarde del 8 de junio desde el Fuerte del Río del Valle, después de una misa oficiada en la capilla de Nuestra Señora del Rosario, y demora doce días en llegar hasta las riberas del río Bermejo, en una marcha penosa que conduce caballos, reses y carretones a través de bañados, riachos y pantanos.

No se trataba de una expedición cualquiera, sino de una que se metía de lleno en las entrañas del misterioso y temido Chaco Gualamba. El 31 de junio el gobernador debe afrontar un primer motín cuando cien milicianos encargados de conducir los caballos y las reses se sublevan y amenazan con regresar dejando al resto de los expedicionarios sin esos valiosos elementos. Matorras procede con energías y consigue salvar ese primer obstáculo que habría puesto en riesgo la continuación de la empresa, y la fuerza expedicionaria puede proseguir su marcha. La expedición hace contacto con las primeras y pacíficas parcialidades indígenas que viven en las proximidades del Bermejo: mataguayos, malbaláes y chunupíes.

El 4 de julio llegan al lugar llamado *"Encrucijada de Macomitas"*, que es el punto por dónde pasaba la antigua senda de ese nombre, y era un secreto y oculto camino indígena que, sin obstáculos orográficos ni esteros, unía el antiguo cauce del Bermejo con la curva norte del Salado, y permitía atravesar con relativa facilidad esa parte de la región chaqueña. Esta senda acortaba en 40 leguas el camino, y fue una invitación "al regreso" con la que algunos de la tropa se tentaron. Matorras apela entonces a la "arenga moral" para revertir ese principio de amotinamiento, pero con escaso éxito ya que siete soldados y cuatro indios desaparecen, arrastrados quizá por el temor o la nostalgia. Cinco días después la caravana alcanza el sitio llamado *"tren de Espinosa"* (los "altos" o "paradas" en el camino eran denominados por entonces "trenes"), y era el lugar en

donde quedara paralizada la campaña del gobernador Espinosa y Dávalos, 15 años atrás (1759). Una nueva rebelión obliga a Matorras a separar a 150 hombres que *"por su cobardía y mala voluntad"* aportan únicamente *"molestias y estorbos"*. La expedición queda entonces reducida a 200 hombres. Los 150 conjurados deben permanecer en el paraje "Tren de Espinosa", al que Matorras rebautiza como "Campamento de los cobardes". Debe tenerse en cuenta que las milicias -en su mayor parte integradas por simples vecinos, con escaso o nulo adiestramiento militar- temían adentrarse en el Chaco por lo agreste del terreno y la belicosidad de sus moradores.

Poco tiempo después les llegan noticias de la proximidad de los caciques Paykín y Lachiriquín, de las aguerridas naciones toba y mocoví. El propósito de Matorras era contactar con estos dos jefes, de inmenso prestigio en todo el Chaco, a los que ineludiblemente debía ganar para obtener la pacificación de la región. Los expedicionarios llegan hasta una laguna próxima al Bermejo, conocida con el nombre de *"Lacangayé"* **(26)**, paraje que diez años antes había sido el teatro de la humillante derrota de Arrascaeta, y allí arman campamento.

El día 20 de julio, a las cuatro de la tarde se presenta Paykín, uno de los más famosos, valientes y temidos caciques del Chaco. De gallarda presencia y aspecto severo, y unos sesenta años de edad, según lo describe Brizuela en el *Diario* de la expedición. El gobernador Matorras explica al cacique -a quien acompañaba Lachiriquín- que estaba allí en representación del Rey de España, y que por su mandato lo invitaba a colocarse bajo su vasallaje y abrazar la fe católica, acciones por las que sería recompensado con el reconocimiento como "perpetuo cacique" de todas las parcialidades que responden a su mando. Las perspectivas de paz con los españoles, fundada sobre la base del reconocimiento de su autoridad en todo el territorio, debieron influir poderosamente en el ánimo de Paykín y sus caciques aliados. La situación bélica que mantenían con los abipones del Chaco oriental los predisponía favorablemente para una paz que los libraba de las expediciones punitivas desde el Tucumán, y hasta podría depararles una ayuda adicional que les permitiese imponerse sobre las huestes del cacique Ychoalay (el pedido de armamentos que Paykín incluye en una de las cláusulas del tratado de paz permiten entrever esta suposición).

Encuentro de Matorras y Paykín en La Cangayé. Cuadro de Tomás Cabrera (1776)
Se trata del primer cuadro de tema histórico pintado en el país.

El tratado de paz, firmado el 29 de julio de 1774 entre el gobernador Matorras, en representación de la Corona, y los caciques mocovíes Paykín, Lachiriquín, Coglokoikín, Alogocoikín, Quiaagarí, y los tobas

Quiyquiyrí y Quitaidí, en representación de 7.000 aborígenes entre hombres, mujeres y niños. Constaba -precedido por un extenso exordio en el que figuran los trascendentales misterios de la Fe Católica- de once artículos. Entre las principales cláusulas de este tratado merece citarse la primera, en la cual se reconoce a las naciones aborígenes el señorío sobre los territorios que ocupan. Además les reconoce el derecho de ser libres y no sometidos a esclavitud ni sujetos a encomienda. Se los proclama *"libres y de generación noble"*, y como tales deberán ser tratados por los españoles.

Otras cláusulas tratan sobre la evangelización de los indios; del derecho a contar con curas doctrineros y a pedir el establecimiento de reducciones en el lugar que considerasen más conveniente. Además, Matorras se compromete a proveerlos de ganado, semillas, herramientas y vestimentas.

El conflicto entre Paykín y el cacique Ychoalay merece para Matorras un tratamiento especial, y para ello se compromete a gestionar ante el gobernador de Buenos Aires y los cabildos de Santa Fe y Corrientes, que se realicen negociaciones de paz con los abipones de Ychoalay.

Como una justa compensación por los beneficios recibidos, el conjunto de caciques acepta someterse a vasallaje ante el Rey de España y observar sus leyes y obedecer la autoridad de los gobernadores de Buenos Aires, Paraguay y el Tucumán. Se comprometen a no hacer la guerra por los agravios recibidos en el pasado y, a cambio de ello, Matorras designan protectores y encargados de investigar y condenar las injusticias pasadas.

Ya en la ciudad de Salta Matorras continúa con sus tareas habituales de gobernar, pero atiende esmeradamente el cumplimiento de los compromisos contraídos con los chaqueños. Realiza periódicas visitas a las reducciones para comprobar personalmente el cuidado de esas relaciones, y llega a desplazar algunos sacerdotes que no habían procedido con puntual celo. Esta fructífera labor fundacional se ve interrumpida el 16 de octubre de 1775 cuando, estando el gobernador cerca de la reducción de Ortega, en la frontera del Salado, adonde había ido para inspeccionar la construcción de una capilla, contrae una enfermedad grave que le provoca la muerte a los 55 años de edad.

Por su parte Paykín no esperará mucho tiempo para que los españoles se decidan a cumplir con la parte del tratado que los obligaba a apoyarlo en la guerra contra su rival Ychoalay, jefe de los abipones. En el mes de octubre de ese año ya se encuentra en campaña, y a los finales del mes se presenta ante las puertas de la reducción de San Javier, en la frontera con Santa Fe, pidiendo ayuda bélica a sus hermanos de raza allí reducidos. Pese a la negativa de estos -aleccionados por los curas franciscanos que atienden la reducción- Paykín ataca al pueblo de San Jerónimo del Rey (actual Reconquista), donde se hallaban las huestes de Ychoalay, dando reinicio a la guerra entre las tribus rivales del Chaco. El bravo Paykín muere en uno de estos combates, en

el año 1776, y con él desaparece la otra figura (de las dos del pacto) que hubiese podido dar un vuelco definitivo y temprano a la *impenetrabilidad* del Chaco.

Aprovechando la valiosa aunque inconclusa obra de Matorras, y respetando lo establecido en el Mandato Real, el Virrey Cevallos ordena por Decreto del 3 de junio de 1778 el cumplimiento de los pactos concertados con los indios, y dispone, para ese fin, la creación de una Junta Reduccional. Esta Junta será la encargada de organizar la expedición al Chaco de 1780, que va al mando de Francisco Gabino Arias, para establecer, en los mismos parajes donde años atrás se habían firmado las paces con Paykín, las reducciones de *Nuestra Señora de los Dolores y Santiago de Lacangayé*, de indios mocobíes, y la de *San Bernardo el Vértiz*, de indios tobas.

Cierto es que la expedición de Matorras no pudo establecer un camino, ni temporal ni definitivo, entre Salta y Corrientes, pero sirvió de estímulo para que otros concibiesen la posibilidad de materializar semejante empresa. Quizá ese haya sido el aporte más valioso del intento de Matorras: comprobar la posibilidad de un entendimiento pacífico con los chaqueños, destruyendo el mito que los presentaba como seres incapaces de establecer otro tipo de relaciones que no fuesen sino de hostilidad.

En realidad Matorras ha representado, con enorme dignidad, una línea ideológica que, antes y después de él, será sustentada por pocos -muy pocos- gobernantes, tanto en la época colonial como en la republicana. Una línea que consideraba la posibilidad de convivencia pacífica y, más aun, provechosa, con el aborigen. La otra línea -y es la que ha prevalecido en el tiempo- solo acepta, como único y eficaz recurso, el exterminio de la raza nativa, a la que considera inferior e incapaz de ser rescatada por el trabajo y el orden. Camino ni tan único ni tan eficaz, bueno es decirlo, pues por él ha venido transitando nuestra Patria en estos más de doscientos años de trágicos desencuentros, que nos escamotearon, hasta el día de hoy, la posibilidad de construir una sociedad verdaderamente justa, estable y organizada: No es gratuito, ni conveniente, para ninguna sociedad, aceptar, o concebir el exterminio, en todas sus variantes, como única y eficaz "política" de organización.

PRIMERAS EXPEDICIONES EXPLORATORIAS DEL BERMEJO

A.- PRIMERA EXPEDICIÓN DE CORNEJO (1780)

Con la muerte de Matorras no se termina la voluntad de establecer a través del Chaco un camino de comunicación entre las ciudades del Tucumán y el puerto de Buenos Aires, ya por entonces flamante capital del Virreinato del Río de la Plata, y se comienza a preparar en la ciudad de Salta otra expedición bajo la dirección del coronel don Francisco Gabino de Arias [(27)]. El proyecto comienza con la solicitud de apoyo al Virrey en Buenos Aires, tarea que realiza el arcediano Cantillana, quien previamente envía Chaco adentro a los misioneros Sena y Lapa para que fuesen allanando el camino.

Contagiado de ese entusiasmo y con una idea propia y original de cómo llevar adelante esos rumbosos proyectos, otro vecino de Salta, don Juan Adrián Fernández Cornejo, propone a la Corona explorar *"a sus expensas"* y en simultáneo con la expedición terrestre de Gabino Arias, comprobar las posibilidades de navegabilidad del río Bermejo, desde la junta con el río Grande de Jujuy (luego "Palca de Soria" y actual "Junta del San Francisco") hasta la confluencia con el río Paraguay.

El proyecto de Fernández Cornejo encuentra una obstinada oposición en la Junta Reduccional que acababa de formarse en Salta, y dos de sus miembros, don José Molina y don Pedro Antonio Aráoz (partícipes de la expedición de Matorras), se oponen de *"todas"* las maneras posibles al proyecto. Es necesario aclarar -en este caso- la significación del encomillado del adverbio "todo", ya que más de una vez adquiere en el proceder de La Junta Reduccional implicancias singularmente complejas, que exceden las usuales pasiones humanas de celos y envidias, o de competencias por cargos públicos y poder. Por otra parte, la expulsión de los jesuitas, ocurrida pocos años antes, había promovido graves irregularidades en la administración de los bienes dejados por la "Orden", suscitando situaciones escandalosas en el seno de la burocracia colonial española, y generando enemistades y rencores definitivos.

Habíamos dicho en renglones anteriores que el gobernador Matorras representaba íntimamente una línea ideológica que consideraba la posibilidad de establecer relaciones pacíficas y amistosas con los indígenas; la otra línea, antagónica a la anterior, era partidaria de imponer brutalmente el dominio español, por la fuerza y sin que importase el costo de vidas infligido a los "bárbaros infieles". Haciendo memoria podremos reconocer en nuestra Historia Patria la continuidad de esta última línea "ideológica" cuando algún gobernante había sugerido no economizar sangre de gauchos, o la celebrada "conquista del desierto", luego las "Semana" y "Patagonia" trágicas del siglo XX, que no han sido lo más trágico que nos haya pasado a los argentinos en el siglo que acabamos de dejar.

El coronel Cornejo provenía de una familia de origen peruano (¿de allí el origen del dicterio *"cholo"* [28] que solemos usar en nuestra ciudad?). Había nacido en Tacna, en 1730, y siendo muy joven se viene con sus hermanos a Salta e ingresa en el ejército, consiguiendo el grado de coronel. Su propia vida y la de su descendencia ejercerán, desde entonces, una activa influencia en el acontecer de nuestra ciudad y toda la región, y sus méritos y desméritos han sido profusa y variadamente calificados. Como nos pasa a todos los hombres, habrá quienes nos quieran y quienes no, y los autores de estas líneas hemos elegido enaltecer el accionar de Cornejo ya que consideramos como una virtud mayor la de haber mantenido, aún en la adversidad, un obstinado esfuerzo por lograr una ruta fluvial por el Bermejo hasta el litoral atlántico. Consecuente con esta idea, realizó también una expedición terrestre por el valle del Zenta, intentando establecer una comunicación más corta con el Alto Perú. Sus condiciones personales lo llevaron a ocupar en reiteradas oportunidades principales puestos políticos en el cabildo de Salta, y sus impulsos comerciales a introducir la caña de azúcar desde el Perú. Pedro de Ángelis nos informa que en la ciudad de Tucumán Fernández Cornejo había sido comisionado para la expulsión de los jesuitas y designado corregidor de varios pueblos de reducciones indígenas, además de regidor de la provincia de Salta, y que en esos oficios *"acreditó suma actividad y honradez"*, méritos por los que se lo promueve a coronel de caballería de milicias del regimiento de Nuestra Señora de la Viña, en el valle de Siancas.

Con el propósito y esfuerzo sobresaliente de explorar y consolidar la navegación del Bermejo aspiraba, para sí y sus descendientes, al título de *"Marqués del Bermejo"*, ambición que, como explica De Ángelis, *"nada tiene de extraño en una monarquía, donde los títulos de nobleza son como los académicos, que solo ridiculizan a los que no lo han merecido"*. El marquesado al cual Cornejo aspiraba era el de un Bermejo *"libre de lanzas"*, lo que equivalía a una "liberación por exterminio", y esa actitud le valió rotundas y obstinadas oposiciones de los que, como Matorras, aspiraban a otro modo de consolidar la conquista del Chaco.

Venciendo las dificultades de todo tipo que le opone la Junta Reduccional (ésta, incluso, se dirige al Rey para inclinarlo en contra de su iniciativa), el coronel Cornejo es finalmente investido, para ese propósito, en 1779, como *capitán* y *cabo del virrey*, y el 1° de marzo de 1780 se traslada a los astilleros que improvisa en la reducción del río Negro (en la proximidades de la actual finca Chalicán, sobre la ruta 34 en la provincia de Jujuy), y allí da comienzos a la construcción de la flotilla que le permitiría llevar a cabo la empresa.

Con juvenil entusiasmo se encarga personalmente de escoger la madera y presenciar el corte, pero, falto de conocimientos en este tipo de obras, tiene que recomenzar la tarea consumiendo así cinco meses en la construcción de tres canoas. Es

de importancia destacar que estos inconvenientes primerizos, que entorpecen sistemáticamente el trabajo de Cornejo, son la concatenación de los pequeños y grandes obstáculos que una eficaz intriga le opondrá a cada paso, y le impedirán cumplir con sus intenciones en aquél año.

Los oficiales que lo acompañan (con títulos otorgados por Cornejo) son: como asesor general el Dr. Mariano Sánchez de Velasco, abogado de la Real Audiencia de la Plata; su hijo Juan José Fernández Cornejo de la Corte, como capitán del primer buque; otro hijo suyo, Gaspar Fernández Cornejo de la Corte, como capitán del segundo buque; el teniente D. Ángel de Escobar Fernández de Córdova; el capellán R. P. Fray Francisco Morillo; Francisco Miguel Guzmán, práctico; Félix Cabrera, intérprete. Quince personas componen la tripulación (tres habían desertado, dos enfermado, y otros dos no llegado a tiempo), por lo que Cornejo escribe una carta oficio al justicia mayor de Salta, don Antonio Figueroa, pidiendo lo socorriese con algunos hombres; pedido que fue rotundamente ignorado, sin merecer siquiera respuesta.

La construcción de las naves comienza bajo la dirección del portugués Juan Núñez, quien funge como director de navegación y recomienda trasladar el astillero al río Ledesma. Bajo sus instrucciones se cortan y labran muchas maderas, pero el resultado final del trabajo es del todo inútil, con gastos innecesarios de tiempo y dinero, y Cornejo lo expulsa de la expedición. Designa en su lugar al paraguayo Francisco Miguel Guzmán, y recomienzan el corte de nuevas maderas, lo que retarda la conclusión del trabajo hasta finales del mes de julio. Las embarcaciones construidas son tres: la primera, una canoa de siete metros y medio de largo que toma el nombre *descubridora*; la segunda, de diez metros de largo llamada *Esperanza*, y de siete metros y medio la tercera, con nombre *María Domingo*.

Se hacen a las aguas el día 5 de agosto (téngase en cuenta que -merced a la demora- embarcan en pleno “estiaje”, esto es, en la bajante máxima de las aguas de los ríos de la región), cinco meses después de comenzada la aventura. Necesitan llegar con las embarcaciones y toda la impedimenta hasta la junta del río Ledesma con el Grande (río San Francisco), y para ello demanda al comandante del Fuerte del río Negro, don José Lorenzo Sarverrí, el auxilio de doce hombres por un día. Cornejo dispone de una orden escrita, impartida por el virrey, en donde se consigna que puede reclamar toda la ayuda que requiriese, pero recibe una rotunda negativa por parte del comandante del Fuerte puesto que, según argumenta, la orden no estaba dirigida expresamente a él.

El río Ledesma, con su poco fondo y corrientes mansas, demora por un mes entero a los exploradores, que para transitarlo desgastan fuerzas y salud. Este río tiene sus nacientes en las serranías de Calilegua, y en la parte oriental de sus costas estaban las tierras de la reducción de San Ignacio, y en las del poniente el Fuerte de Ledesma, y según Cornejo es navegable desde el mes de noviembre hasta el mes de mayo inclusive.

El día 4 de septiembre, a las tres de la tarde, llegan a la junta con el río San Francisco, a dos leguas del punto de partida.

En aquél año -singularmente seco- las escasas aguas del río San Francisco dejaron al descubierto todas las barrancas y raigones y bancos de arena y limo y piedra posibles al paso de los exploradores que, con cada día de extremos esfuerzos, veían disminuir su salud y voluntad. El día 18 de octubre llegan al límite de sus fuerzas y desisten de continuar el viaje, a solo cuatro leguas de la junta con el Bermejo. Habían recorrido apenas 56 leguas en 35 días sobre el cauce del río San Francisco.

Si hacemos un relato medianamente prolijo de las dificultades que hostigaron los últimos días del viaje de Cornejo podremos entrever la existencia de una conspiración en su contra: El 6 de octubre Cornejo había mandado al capellán Morillo y al práctico Guzmán en una pequeña canoa a reconocer el río hasta la junta con el Bermejo. El día 9 retornan los exploradores con noticias alentadoras sobre la navegabilidad del Bermejo pero funestas para con las facilidades de transitar el tramo restante del San Francisco. Al día siguiente, y quizá para sacarse de encima la influencia negativa que estos dos personajes venían ejerciendo sobre el resto de la tripulación, Cornejo les ordena regresar al Bermejo y navegarlo aguas arriba, hasta el desemboque del río Zenta, para remontarlo luego hasta la reducción del mismo nombre y comprar allí seis reses. "*Aunque* –aclara Cornejo- *no se sentía escasez de víveres, pero como se veía a la gente amenazada de quebrantos de salud, determiné invernar algunos días, y darles carne fresca".* Avanzan luego una corta distancia sobre el río San Francisco y en los días 15, 16 y 17 de ese mes Cornejo decide dar descanso a la tripulación pues parte de ella padecía de unos tumores que "*manando materia"* los incomodaba y postraba.

Ese mismo 17 ven venir, al anochecer y por la costa izquierda del río, cinco indios que huyen cuando son llamados con voces amigables. Ante el temor de que fuesen "*bomberos"* (espías) de indios chiriguanos u otras naciones enemigas, pasan con inquietud la noche. El día 18 sienten dentro del monte, y por la orilla donde habían acampado, un gran ruido de caballos que se acercan y denota un crecido número de individuos. Esperando ver qué se les aparecía, escuchan un tiro de escopeta y luego la voz del práctico Guzmán, que viene acompañado por el indio capitán de la reducción del Zenta y más de cincuenta indios bien armados y de a caballo.

Para atender a su agotada tripulación Cornejo había comisionado el día 10 de octubre a Morillo y Guzmán en la compra de seis reses, y es así que ahora se le presentaba el práctico Guzmán con actitud amenazante, solo y sin lo encomendado, portando una carta de Morillo y la negativa de la reducción de venderle las reses, pretextando imposibilidades del camino. En la carta Morillo le informa que desiste acompañarlo, y le recomienda suspender el viaje con argumentos que Cornejo considera mal intencionados y sin fundamentos ya que aquél alegaba escasez de víveres (según

Cornejo aún se conservaban más de la mitad de los avíos) y las dificultades que presentaban las cuatro leguas restante por navegar del río San Francisco, y quizá las mismas dificultades en el Bermejo (Cornejo había hecho reconocer el camino por expedicionarios de su confianza, que le habían presentado un informe mucho más halagüeño). Es en estas circunstancias que Cornejo se percata de que por estos lados no puede esperar sino contrariedades, y que sus únicas esperanzas son adentrarse en el Chaco por el río Bermejo, hasta Lacangayé, donde lo espera su vecino Gabino Arias. Manda responder a Morillo que está resuelto a continuar el camino sin esperar ya más bastimentos y ordena continuar la marcha.

Pero estos últimos arrestos eran ya apenas el ímpetu final y desesperado de un orgullo lastimado. Avanzan unos pocos metros y quedan varados en el canal, a la vista del práctico Guzmán, que los mira con una complacida indiferencia. Cornejo comprende que ya es bastante; que las penurias de su tripulación habían llegado al límite, y se determina postergar el viaje hasta el venidero mes de abril. *"No castigué la inobediencia de Guzmán por no desazonar a los indios que con él venían"*, acota Cornejo, y nosotros reproducimos para graficar de manera precisa las tensiones que dominaban aquél momento.

Cornejo se traslada entonces a pie hasta el Fuerte de Zenta y allí sufre una nueva humillación, que preferimos recordar con sus propias palabras: *"Habiendo determinado suspender mi viaje y descubrimiento, después que en el río Grande dejé asegurados los vasos en que navegué; pasé a la reducción y Fuerte de Centa. Llegué a las puertas de ese Fuerte sobre tarde, en ocasión que estaba lloviendo; pasé al capitán de él, don Rafael Arias, un recado político, pidiéndole licencia para pasar a saludarle dentro de dicho Fuerte. No sólo no tuve respuesta a esta atención, sino, lo que es más doloroso, pasé el sonrojo de que se me negase la entrada, dándome con las puertas en la cara. Lleno de rubor y de sentimiento, a vista de que por los derechos de hospitalidad al más despreciable pasajero se le debe dar posada, y a mí con mayor razón, tanto por las circunstancias de la lluvia, cuanto por el carácter con que V. E. me ha honrado, y por el servicio de ambas majestades, y bien público en que en aquella actualidad entendía, advirtiendo la notable diferencia que hay de él a mí; y finalmente , teniendo presente que me sería culpable no hacer observar los fueros y privilegios de mi empleo, me franqueé yo propio las puertas, y tomé posada en uno de los muchos cuarteles que estaban desocupados"*.

Desengañado de continuar en lo inmediato con la expedición, y asumiendo el íntimo y firme compromiso de retomarla el año siguiente, Cornejo toma el camino de regreso a sus pagos de la finca de La Viña, en el valle de Siancas, desde donde, a mediados de noviembre de 1780, remite el diario de su viaje y un oficio con el relato de las adversidades sufridas al virrey de Buenos Aires. Hace en estas relaciones un

detallado y lúcido informe de la conspiración que tan minuciosamente provocó su derrota, pero se equivoca (creemos que deliberadamente) al insistir en sindicar al padre Morillo como el verdadero y último responsable del complot: *"... pero ya verá V. E. que el eje que mueve toda esta maquinaria no ha sido otro que el padre fray Francisco Morillo que yo pedí por capellán"*. Cornejo no podía desconocer que la jerarquía del modesto cura para procurar y lograr la ruina de un hombre ya poderoso como Cornejo, era, si no insignificante, muy limitada. Lograr una casi unanimidad de oposiciones, sistemáticas y generalizadas en contra de Cornejo, como las había logrado Morillo, requerían de algo más que una notable capacidad de intriga y poder de persuasión. Hacía falta un respaldo poderoso, y tan poderoso que el propio Cornejo no se atreve a nombrar ni denunciar de manera directa, sino a través de la acción del eficaz aunque poco importante emisario Morillo: la Junta Reduccional de Salta.

B.- EXPEDICIÓN DE MORILLO (1780-1781)

Y no era para menos… Recordemos que el propósito de Fernández Cornejo era conseguir un Bermejo *"libre de lanzas"*, lo que significaba someter al *"impío bárbaro infiel"… "por la ley de la fuerza y de las armas"*. En los planes de Cornejo a los aborígenes solo le quedaban dos opciones: sometimiento o exterminio, y los pasos tácticos de semejante proyecto eran, al mismo tiempo, sencillos y terribles: *"Los bárbaros, principalmente los que habitan las riberas de los ríos, cederían a nuestras superiores fuerzas, y no teniendo dónde retirarse por las continuas guerras que sostienen con los del Pilcomayo* (por la ancestral y homicida rivalidad entre guaycurúes y chiriguanos) *se verían precisados a recibir nuestra ley"*. El proyecto consistía en avanzar hacia el este, construyendo fuertes hasta unir el Alto Perú con Paraguay. Remontar desde allí las aguas del Bermejo con embarcaciones colmadas con yerba mate, para bajar luego acarreando los lingotes de plata del Potosí. Una manera sencilla y eficaz de hacerse marqués y millonario en poco tiempo. El verdadero problema -el principal problema- consistía en que con esa estrategia ya se venía fracasando desde los primeros días de la Colonia, y no era muy sensato unir, en una misma expedición, la misión reduccional pacífica que intentaba por tierra Gabino Arias con la de aquél que *"no traía más que pólvora y balas"* por el Bermejo.

Pero sigamos contando la historia… Una vez que Fernández Cornejo se retira de las costas del Bermejo los vientos de la buena fortuna comienzan a empujar el destino del padre Morillo, quien resueltamente *"tomaba el camino de descubrir el río, y cumplir con las órdenes de capellán y licencia de mis prelados"… "Resolví por esos motivos el caminar, aviarme de lo preciso y seguir la navegación iniciada, con el fin de reconocer los indios y descubrir si el río Bermejo era navegable; para que descubiertas*

y conocidas las naciones de sus orillas, pudiesen entrar misioneros apostólicos a cultivar la copiosa mies de la viña del Señor, y otras utilidades que pudiesen resultar a favor del Rey, Nuestro Señor". Lo acompañan en la empresa el paraguayo Guzmán y el portugués Juan Núñez, que tan descomedidos habían sido cuando marchaban bajo las órdenes y el salario de Cornejo, y un tal José Parrilla, paje de Morillo.

Morillo suplica a sus amigos del Fuerte de Ledesma para que le faciliten avíos y obsequios para los indios, lo que consigue *"con presteza"*, y marcha luego hacia el Fuerte de Zenta buscando un certificado que dejase constancia -con las firmas de los oficiales del Fuerte- de la dimisión voluntaria de Cornejo, asunto que también resuelve con presteza.

El 15 de noviembre de 1780 llegan hasta el lugar, en el río San Francisco, donde Fernández Cornejo había dejado su embarcación (*"hacheada a un lado"*, según refiere Morillo) y la componen tan rápidamente que a las cuatro de la tarde de ese mismo día continúan con la navegación. A poco de andar comienza lo que será luego una constante de todo el camino: les salen al encuentro una indiada numerosa y pedigüeña, a la que confortan con algunas de los regalos provistos para el caso por sus amigos del Fuerte de Ledesma. El día 16 navegan desde la salida del sol, y a las 8 de la mañana alcanzan la junta con el río Bermejo, tomándoles algo menos de seis horas efectivas de navegación. Así, los hechos se encargan de refutar los pronósticos que el práctico Guzmán había dado a Cornejo pues le aseguraba que las dificultades del trayecto los demorarían, por lo menos, un mes.

En el Bermejo las leguas se suceden con una rapidez de vértigo que solo entorpece los encuentros, varias veces al día, con la indiada ribereña que los acosa con súplicas de obsequios y no desiste hasta obtener alguna minucia. El 1° de diciembre arriban al lugar en donde la expedición reduccional de Gabino Arias comenzaba a edificar el pueblo de *San Bernardo el Vértiz* y se entrevistan con él. Arias los recibe con cierta suspensión, extrañado por la ausencia de Cornejo, y les toma por escrito una detallada declaración de los sucesos, pero, no habiendo manera de confirmar con presteza la veracidad de la relación dada por Morillo, la acepta, y le solicita que se queden por un tiempo en el poblado para convertir a los indios. Finalizada esa tarea podrían continuar con el viaje. Morillo acepta y permanece en San Bernardo hasta el 26 de enero del año siguiente (el de 1781), día en el que parte en dirección al pueblo *Dolores de Santiago de Lacangayé*, de indios mocobíes. Los viajeros permanecen en esta reducción hasta que se realiza la colocación de la iglesia, y allí el padre Morillo da el primer sermón.

Arias decide entonces acompañar a Morillo en lo que resta del viaje, y con 18 de sus hombres se suma a la expedición. Para ello manda construir una canoa no muy grande, y con la pequeña embarcación que traía Morillo (la *"Descubridora"* de Cornejo) fabrican una balsa. El 9 de febrero parten desde Lacangayé y a la una de la

tarde del día 16 arriban a la desembocadura del Bermejo en el río Paraguay. Veintitrés leguas adelante de ese punto, en la ciudad de *San Juan de Vera de las Siete Corrientes*, dan por finalizada la singular travesía.

El viaje de Morillo demora un total de noventa y dos días, pero debe tomarse en cuenta que sesenta y siete de ellos los pasa en las reducciones de San Bernardo y de Lacangayé, quedando entonces solo veinticinco días efectivos de navegación para recorrer el trayecto que arranca en la *Junta de San Francisco* (lugar de unión de los ríos Bermejo y San Francisco) hasta la desembocadura en el río Paraguay. En el informe que Morillo hace de su viaje deja constancia que la profundidad del río era sondeada diariamente con el mayor esmero, y los resultados obtenidos de esas mediciones son (donde menos) de 6 cuartas (poco más de un metro) en las orillas y de 3 a 9 varas (aproximadamente 2,5 a 7,5 metros) en el medio del cauce.

Nada, o casi nada, se sabe de la vida posterior del padre Morillo, y lo poco que se conoce lo aporta en 1838 Don Pedro de Ángelis en su "Proemio al Diario del Padre Morillo", que copiamos textualmente: *"Hemos interrogado a varios contemporáneos del padre Morillo, y todos los datos que nos ha sido posible adquirir acerca de su persona se reducen a los siguientes:"*

"Nació en el reino de Andalucía, y vistió temprano el hábito de los Recoletos. Movido del deseo de emplearse en la conversión de los infieles, pasó a América, donde llegó a ser prelado de su orden en la provincia de Salta. La parte que tomó en la expedición del coronel Cornejo aparece en su diario, y por más fundadas que sean las quejas de este jefe, no bastan a arrebatarle la gloria de un importante descubrimiento."

"La enemistad de un rival poderoso lo obligó a separarse de sus hermanos de Salta, y fue a buscar asilo en Montevideo, donde acabó su vida en el claustro al rayar de la presente centuria."

C.- SEGUNDA EXPEDICIÓN DE CORNEJO (1790)

La adversidad había hecho acopio de todos sus recursos para impedir que, en su primer intento, el coronel Fernández Cornejo pudiese alcanzar siquiera las aguas del Bermejo. Y tanto fue así que a la acción de sus enemigos de la *Junta Reduccional* se sumaron los efectos del clima de aquél año, que se dejó sentir con una extrema escasez de lluvias en las serranías del poniente, cabecera de aguas de los ríos de nuestra región, deteniendo incluso la molienda de los ingenios mineros de Potosí, y le dificultan a la flotilla del coronel la navegación por el río Grande de Jujuy. Para colmo de males, los vientos de la historia soplaban con fuerzas de tempestad por aquellos días, y toda la región se había convulsionado con la insurrección de *Túpac-Amaru* [(29)], que llega hasta

nuestros pagos con arrestos de huracán y posterga las intenciones de Cornejo para retomar la navegación el siguiente año.

Pasan así diez afligidos años para Cornejo, que ve impedidos sin remedios sus anhelos de descubridor y navegante, hasta que la fortuna le otorga una nueva e impensada oportunidad en la persona del Virrey Arredondo que, a fines de 1789 y en camino de Buenos Aires para relevar del mando al Marqués de Loreto, pasa por Salta en compañía de su esposa Doña Josefa Mioño. Esta piadosa e influyente dama escucha con interés los detalles del primer viaje de Cornejo y le ofrece toda su colaboración para otro segundo. El entusiasmo se apodera de Cornejo y al poco tiempo se embarca sobre las aguas del Bermejo en compañía de sus dos hijos y una treintena de tripulantes. En el momento de la partida pronuncia un cervantino discurso que da una clara idea del ardor que esta demorada empresa provocaba en su alma: *"¡Soldados! Lo único que llevamos contingente es la victoria, siendo ciertos los trabajos y evidentes los peligros. Nos arrojamos a un piélago incógnito, a países desconocidos y a las puertas del bárbaro infiel, cuyas huestes son numerosas: donde no habrá más ley que favorezca que la fuerza, ni asilo donde acogernos que el de nuestras armas y valor. Pero debemos premeditar que nuestros gloriosos progenitores nos dejaron grabados en sus escudos, de que blasonamos ser herederos, que son encumbradas las palmas, y que ninguno empuñará sus ramas desde el profundo valle del ocio y retrete del descanso: y sobre todo lo que más debe esforzarnos es, que no llevamos otro objeto que el aumento de nuestra religión y el servicio de nuestro católico Soberano, motivos poderosos en los pechos leales para la divina protección, y con ella nuestra felicidad y acierto"*.

Así, ya en los primeros días de 1790, encarga la construcción de una embarcación en las proximidades del presidio de Zenta, mientras él mismo acopiaba los víveres y municiones necesarios para la empresa. Sale desde Salta a fines de mayo y el 16 de junio se hace a las aguas con una tripulación de 26 soldados y sus hijos Juan José Cornejo como teniente, y Antonio Cornejo como alférez; Don José Lorenzo Doncel de Villena como ayudante mayor; Don José Acevedo como práctico y buenos conocimientos del Chaco y de los principales idiomas aborígenes, ya que se había criado entre ellos como cautivo, y el doctor Lorenzo Villafañe como capitán voluntario. Llegan hasta la junta del Zenta con el Bermejo y permanecen allí hasta el 27 de junio aprestando la embarcación grande mientras concluyen una canoa de doce varas. Su hijo Antonio se encarga de la redacción del diario de viaje, y en la lectura de esas crónicas podemos enterarnos que los primeros kilómetros de navegación presentaron numerosas dificultades, y demoraron once jornadas para llegar desde la prisión del Zenta, en las proximidades del actual Orán, hasta el *Paso de los indios* (¿actual paraje La Quena, en las proximidades de Embarcación?), el 8 de julio. Durante los primeros días la indiada se oculta tímidamente, pero la tripulación advierte que van siendo precedidos por los

humos con que los aborígenes del Chaco se transmiten las novedades, y el día 15 se les aparecen finalmente sobre las riberas del río pidiendo regalos. Reparten algunos obsequios, quizá no demasiado generosos porque el 22 de julio –según nos informa el cronista- los indios mataguayos, protegidos por un espeso monte de un recodo del río, les tienden una emboscada arrojándoles una nube de flechas en tres ataques sucesivos. Los repelen a los tiros provocándoles varios muertos y muchísimos heridos. El día 25 pasan por la encrucijada de Macomitas y el 28 por el sitio conocido como *Tren de Espinoza*. El 5 de agosto arriban a la reducción de Santiago de Mocobíes, llamada vulgarmente *La Cangayé*, donde los recibe el arcediano Lorenzo Suárez de Cantillana, y el día 11 dan la noticia de pasar a dos leguas de la destruida (y hasta hace muy poco perdida) ciudad de Concepción del Bermejo. Finalmente, el 20 de agosto arriban al río Paraguay, en frente del Fuerte Curupaytí.

Cuando se abandonan los textos lineales de la historia oficial y comenzamos a interesarnos por los detalles y recovecos del pasado, no pueden dejar de sorprendernos los infinitos entramados de intrigas, chismes y maquinaciones que violentaron la realización de todos y cada uno de los actos de ese pasado en común que llamamos "La Historia". Y esto ha sido así siempre, hasta un punto tal que podemos alarmarnos sobriamente al comprender que, las cosas ocurridas, han sufrido el riesgo de no concretarse, y que si finalmente sucedieron, podrían haber sido decretadas insignificantes por quienes escriben y cuentan la historia, o escondidas para que las anule el olvido (como debe haber ocurrido con tantas cosas de las que no guardamos recuerdo). Estamos acostumbrados a suponer que lo que llamamos *Historia* es una secuencia inevitable de buenas intenciones, límpidas y lineales, que se conjugaron para llegar sin ambigüedades hasta el claro presente. Pero el pasado -como el presente- es elaborado y relatado por hombres como nosotros mismos, esto es, sujetos a las mismas pasiones de humano coraje y heroísmo, pero también, y sobre todo, de egoísmos y celos y envidias, articuladas en un entramado de encarnizadas disputas por minúsculas o medianas o inmensas porciones de poder. En el juego de estas consideraciones podemos decir que los afanes de Fernández Cornejo tuvieron en su momento poderosos enemigos, y la voluntad de esos enemigos anuló -pareciera que para siempre- la bonanza que habría podido traer a nuestras tierras el buen uso del río Bermejo. Para evitar una dispersión de conceptos y repetición de opiniones transcribimos textualmente el parecer de Don Pedro de Ángelis: "*Bajo otro gobierno, los aplausos y la gratitud pública habría estallado alrededor de Cornejo, y ahora su nombre brillaría grabado en algún monumento. Pero no eran los tiempos en que los descubrimientos útiles inmortalizaban a sus autores. Cornejo entró ignorado a Buenos Aires, y su diario, puesto en manos del asesor de guerra, para correr los trámites de un expediente ordinario, fue entregado al polvo de los archivos, sin honrar siquiera con una*

expresión benévola el mérito del que había demostrado la posibilidad de navegar el Bermejo".

"Tal vez se hubiera perdido hasta el recuerdo de este viaje, si los editores del "Mercurio Peruano" no lo hubiesen inserto en su colección, cuyas copias son tan raras en nuestros días, que la reimpresión de este documento no debe mirarse como superflua". "Buenos Aires, marzo de 1837".

D.- POLÉMICA SOBRE "EL PRIMER" NAVEGANTE DEL BERMEJO

Las disputas para otorgar la primacía por la navegación del río Bermejo entre Fernández Cornejo y Morillo han desatado encendidas y largas polémicas que jamás tendrán consenso unánime. Todos los hombres propendemos a optar por una y solo una de las dos maneras de "concebir el mundo". Una de ellas, "legal", es la que juzga los actos humanos solo por sus consecuencias físicas o concretas. La otra, "moral", que juzga los actos solo por las intenciones con que fueron realizados. Estas dos concepciones pertenecen a ámbitos distintos, pongamos por caso, el jurídico y el religioso, y el antagonismo es evidente… Ponemos un solo ejemplo: un mismo homicidio puede ser juzgado como un "crimen" o como un "acto patriótico", según quien lo mire.

Es legalmente innegable que Morillo navegó por primera vez las aguas del Bermejo, pero ese viaje no resiste las legítimas preguntas de ¿Cómo? ¿Por qué? o ¿Para qué? La opinión, favorable a Morillo, de Pedro de Ángelis ("Proemio al Diario del Padre Morillo", en *Colección Pedro de Ángelis*) estima que *"lo que nunca pensó hacer el poder colosal de España durante su larga dominación en el Nuevo Mundo, lo ejecutó un pobre religioso, que en su frágil canoa se lanzó entre un enjambre de bárbaros por una senda desconocida".*

Por otro lado, Atilio Cornejo (*"La navegación del río Bermejo. Páginas olvidadas de su historia"*, Bs. As. 1979) opina: *"el viaje de Morillo no fue una expedición, ni tampoco una continuación de la de Cornejo, que éste tampoco autorizó. Claramente se desprende que fue un rebelde, un fugado, un desertor, y por ende, un usurpador de la empresa, ya que Cornejo en ningún momento abandonó ni desistió de su idea. Tampoco puede considerarse una expedición, ni al viaje de Morillo, ni a la excursión fluvial que con éste hizo don Francisco Gabino Arias 'sin intención de abrir una comunicación por agua con Salta' y no le da derecho a que se le considere como* <u>*el primer descubridor de la navegación de Bermejo*</u>*, gloria que incontestablemente pertenece a su compatriota Cornejo, que desde 1777 se ofreció a explotarlo a su costa, aunque no pudo efectuarlo antes de 1780".*

Queda, a cada quién, diferenciar, o no, entre legalidad y legitimidad.

E.- EXPEDICIÓN DE PABLO SORIA (1826)

Los autores de estas líneas tuvimos, allá por los comienzos de los años setenta, un adolescente deslumbramiento al descubrir en las páginas del *"Facundo"*, de Domingo Faustino Sarmiento, un primer indicio de la desconocida y casi oculta historia de la navegación del río Bermejo. Allí encontramos lo que ahora transcribimos:

"A Salta… lo que más preocupaba… era la navegación del Bermejo, grande arteria comercial que, pasando por las inmediaciones o términos de aquellas provincias, afluye al Paraná y abre una salida a las inmensas riquezas que aquél cielo tropical derrama por toda partes. El porvenir de aquellas hermosas provincias depende de la habilitación para el comercio de las vías acuáticas; de ciudades mediterráneas –pobres y poco populosas- podrían convertirse, en diez años, en otros tantos focos de civilización y de riqueza, si pudiesen, favorecidos por un gobierno hábil, consagrarse a allanar los ligeros obstáculos que se oponen a su desenvolvimiento. No son estos sueños quiméricos de un porvenir probable pero lejano, no."

"En Norteamérica, las márgenes del Mississippi y de sus afluentes se han cubierto en menos de diez años no solo de populosas y grandes ciudades, sino de estados nuevos que han entrado a formar parte de la Unión; y el Mississippi no es más aventajado que el Paraná; ni el Ohio, el Illinois o el Arkansas recorren territorios más feraces ni comarcas más extensas que las del Pilcomayo, el Bermejo, el Paraguay y tantos grandes ríos que la Providencia a colocado entre nosotros, para marcarnos el camino que han de seguir más tarde las nuevas poblaciones que formarán la Unión Argentina. Rivadavia había puesto en la carpeta de su bufete como asunto vital la navegación interna de los ríos: en Salta y Buenos Aires se había formado una grande asociación que contaba con medio millón de pesos, y el ilustre Soria realizado su viaje y publicado la carta del río. ¡Cuánto tiempo perdido desde 1825 hasta 1845!"

Estamos curados de nuestra ineludible condición de argentinos, y la respetable indignación de Sarmiento por 20 años de pretericiones y demoras nos hace sonreír ahora con una dolorosa y casi resignada ironía. Pues bien, siguiendo adelante con este relato recordaremos a Don Pablo Soria, aquél vecino de Jujuy que en el año 1824 formó la *"Compañía para la navegación del Bermejo"*. Esta compañía estaba constituida por dieciséis accionistas, todos ellos destacados e influyentes personajes de la política y el comercio. Así por ejemplo, Dámaso de Uriburu, el general Juan M. de Pueyrredón, Félix Frías, Aarón Castellanos, Joaquín de Achával, mister John Parish Robertson, el doctor Facundo de Zuviría, Manuel de Texanos Pintos y, como dato curioso, Antonio Cornejo, aquel hijo del coronel Juan Adrián Fernández Cornejo, participante de la expedición de 1790 y encargado de la redacción del diario de viaje, ahora un personaje importante de la ciudad. El 19 de noviembre de 1824 la Compañía suscribe con el

gobierno de Salta -entonces a cargo del General de la Independencia don Juan Álvarez de Arenales- un contrato destinado a promover la navegación del río Bermejo. Allí se le otorgaba a la compañía, por un término de quince años, el exclusivo privilegio de extraer maderas de las riberas chaqueñas, además del derecho de cobrar ocho pesos por tonelada a todo barcos que, no siendo de la compañía, traficase cargamentos por el río. La sociedad se comprometía a conformar una activa flota de navegación y comercio en el término de dos años. Premonitoriamente -o quizá previsiblemente- se dejaba asentado que *"Si el gobierno del Paraguay o sus fuerzas armadas embarazaran este tráfico… no correrán los plazos convenidos anteriormente"*. La compañía se iniciaba con un fondo de 30.000 pesos en acciones negociables y transferibles de 2.000 pesos cada una.

El delegado de la compañía y vecino de la ciudad de San Salvador de Jujuy, don Pablo Soria, cuyo nombre completo era *Pablo Chatican de Soria* (Ambrosio Delfino destaca que existen registros con algunas variantes del apellido: *Chalican*, *Chadican*, *Sardicat*, y las supone producto de dificultades de índole fonético. Elige la variante *Chatican* pues es la que figura en su testamento), había nacido en 1763, en Olorón, Bearn, Francia, y fue hijo de Juan Chatican de Soria y María Pueyrredón. Es decir que por línea materna era pariente del Director Supremo don Juan Martín de Pueyrredón, y hay quienes suponen que se afinca en Jujuy siguiendo a don Diego de Pueyrredón, hermano de Juan Martín, ya que los Pueyrredón habían formado ramas con ese apellido en Buenos Aires, Córdoba y Jujuy. Otra rama de ese patricio tronco fue la madre de José Hernández, autor del Martín Fierro.

Se considera que llega a estas zonas en los primeros años del siglo diecinueve pues en 1809 se tiene un primer registro de su presencia en la solicitud de un permiso para pasar a Potosí por cuestiones de negocios. En 1810 realiza un donativo de 150 varas de bayetón al ejército patriota, que la Honorable Junta acepta con las firmas de Cornelio Saavedra, Miguel de Azcuénaga, Hipólito Vieytes, para ser subastada en beneficio de las urgencias del estado. Desarrolla desde entonces una intensa actividad política en las ciudades de Salta y Jujuy (recordemos que Jujuy se separa de Salta el 18 de noviembre de 1834) y en varias oportunidades es elegido para integrar la legislatura jujeña. Durante el gobierno de don José López Villar actúa como ministro hasta que en septiembre de 1851, por encontrarse enfermo, se retira a su finca "Chalican". Poseyó varios establecimientos comerciales, y el más importante de ellos fue el del río Negro de Jujuy (finca Chalican), donde tenía plantaciones de caña de azúcar, cítricos y maíz,

Hospital Pablo Soria – San Salvador de Jujuy (Foto Adri Gattera)

además de ganado vacuno, caballar y mular. Esta es la finca que Pablo Soria donará al hospital de la ciudad de San Salvador, el que en homenaje de gratitud hoy recuerda su nombre. Hombre de ideas tanto como de acción permanece soltero hasta el fin, aunque reconoce dos hijas naturales: Candelaria y Trinidad.

Fue adversario político del General Güemes y tomó parte de las conspiraciones realizadas en su contra. Una de ellas en 1817, y otra, más importante, a fines de 1819. En esta última Soria es detenido y condenado a muerte, pero la sentencia no se cumple pues Güemes le conmuta la pena por una multa y el destierro.

El General Güemes muere en junio de 1821 y sus adversarios políticos se avocan de inmediato -en agosto de ese año- a dictar la primera constitución salteña, redactada por la pluma del Dr. Facundo de Zuviría; nombran gobernador de la provincia al coronel José Antonio Fernández Cornejo. Entre los Diputados Constituyentes se encontraba Pablo Soria, representando a la ciudad de Orán.

En más de una oportunidad su vida estuvo a punto de terminar brutalmente, por fusilamiento o por degollación, según la época, como consecuencia de la violencia política que caracterizaba a aquellos días. Primero por pertenecer al bando "Patria Nueva" -contrario al de Güemes, "Patria Vieja"-, y luego al de los "Unitarios". Son numerosos los testimonios escritos que dejan clara evidencia de la estima de sus contemporáneos por Soria, y como brevísima muestra reproducimos un fragmento de la carta que le enviara Baldomero Carlsen al doctor Ángel Carranza, quien fuera Ayudante Mayor de la Nación y en 1870 presidente de la "Comisión Protectora de la Navegación del río Bermejo": *"Le incluyo una carta autografiada del célebre explorador del Bermejo Sardicat* (Pablo Soria)*; ella es un retrato del hombre y hace una biografía. Fue escrita cuando tenía setenta y tantos años y ahí se pinta a las mil maravillas el filósofo, el intrépido navegante y el audaz explorador de uno de nuestros ríos más salvajes"*. En su extensa y afanosa vida Pablo Soria realizó numerosas obras, creemos que quizá la más importante, aunque no coronada por el éxito, fue la navegación y reconocimiento del río Bermejo.

En noviembre de 1824 el General Juan Antonio Álvarez de Arenales, a cargo del gobierno de la provincia, coincide en promover el desarrollo de la navegación del río Bermejo: *"atendiendo a la magnitud de las ventajas que debe proporcionar a la provincia de mi mando la realización de aquel proyecto, dando extracción a sus frutos, incrementando sus rentas y población, promoviendo la civilización de los bárbaros que habitan las márgenes del río"*. Concede entonces -el contrato fue redactado por el doctor Gorriti- *"al ciudadano Pablo Soria y demás individuos de la compañía que promueve la navegación del río Bermejo"*, el privilegio exclusivo de extraer maderas de la región chaqueña y sacarlas por el río Bermejo, durante 15 años, y el derecho de cobrar 8 pesos por tonelada a todos los barcos que, no perteneciendo a la compañía,

traficasen con cargamentos por el río. Establece un tiempo de tolerancia de dos años para que la compañía se proveyese de los barcos necesarios. Esta concesión fue refrendada el 5 de marzo de 1825 por el gobierno de Buenos Aires que declara libres de pago de derechos portuarios a los barcos de la Sociedad.

La sociedad decide realizar entonces un primer viaje exploratorio bajo el mando de don Pablo Soria para determinar las dificultades reales y las conveniencias prácticas en la navegación del río. Cuando llegan al río Paraguay son detenidos por el ejército paraguayo, por órdenes del dictador Gaspar de Francia, que los retiene en prisión durante cinco años. Soria y sus compañeros son liberados el 20 de julio de 1831, y en cuanto llegan a Buenos Aires envía un informe detallado de la exploración para los accionistas de la sociedad. Las autoridades paraguayas le habían arrebatado todas las anotaciones del viaje y se ve obligado a redactar el informe apelando a su excelente memoria. De ese informe resumimos lo que sigue:

En septiembre de 1825 se llega con un grupo de compañeros hasta la junta del Bermejo con el San Francisco, encrucijada a la que Soria bautiza como *"Palca de Soria"* (Palca, del quechua *Pallka*: cruce de dos ríos o caminos), y allí construyen un barco plano de dos proas, de cincuenta y dos pies de quilla, dieciséis de manga y tres y medio de puntal, al que bautizan *"San Salvador"* -alias *"El Paisano"*-, que dejan sin calafatear a la vera del río esperando hacerlo luego, antes de partir, cuando el estiaje permitiese navegar el Bermejo con alguna seguridad. Al mismo tiempo construyen en el río Negro dos canoas, y con ellas recorren el río San Francisco. Ya de vuelta en la Palca proceden al calafateo del barco con material bituminoso obtenido de manaderos cercanos al río, y el 15 de junio de 1826 zarpan con una tripulación formada por quince peones tomados de la cárcel, un peón voluntario, un despensero, el piloto Nicolás Descalzi [(30)] y don Lucas Creiser, un vecino del lugar en el que la embarcación había sido construida, que en el momento de la partida solicita pasaje gratis para su persona y 80 arrobas de tabaco cosechados de su pequeño plantío. También van con ellos un niño de diez años y un indio mataco para oficiar de intérprete. La expedición sale provista con dos carronadas de hierro (*carronada:* cañón corto y grueso), un cañoncito pedrero de bronce, treinta fusiles y dos pares de pistolas. El entusiasmo del viaje provoca algunas imprevisiones y olvidos, y parten sin vela ni palo con qué sostenerla, y ni siquiera de un remo en buen estado ya que el que llevan no les sirve y quedan a expensas del ímpetu de la corriente para realizar el viaje. Llegan sin embargo hasta el río Paraguay en 57 días de navegación, y llevan un minucioso registro de las profundidades y dimensiones del río, sus vueltas, islas, corrientes, saltos y barrancas.

En el informe que el comisionado presenta a los accionistas asevera que la apertura del Bermejo sería tan provechosa para América como lo había sido el cabo de Buena Esperanza para Europa. Hace un entusiasta recuento de las riquezas avistadas a lo largo

de la exploración: *"… Son tierras llanas, campos y montes, con la mejor distribución, feraces y ricos, en producciones naturales, que por sí sola mantienen profusamente una infinidad de hombres, sin otro trabajo que el de consumirlas; abundancia de excelentes pastos, caza, pieles de nutria, venado y otros; río y lagunas llenas de pescado; tierras fertilizadas por la inundación; aires, aguas y temperaturas saludables; en fin, todo lo que puede hacer la prosperidad de la industria, agricultura y pastoreo…"* El informe contiene además algunos relatos y consideraciones sobre los aborígenes que habitan las costas del río: *"Las dos riberas están ocupadas de ellos sin intermisión; y esta es una de las razones que alargaron el viaje a cincuenta y siete días, porque era preciso detenerse a cada momento para hablarles, congraciarlos, explorar sus sentimientos, e interesarlos en el tráfico sucesivo del río amistosamente, ostentando al mismo tiempo las carronadas y fusiles, que parece ser el mejor inducente para ellos"*.

Muchas fueron las tribus o naciones que salieron al paso de la expedición: *"Cada una de estas parcialidades, tiene un distrito de tierras, que se respetan recíprocamente, y tienen varios idiomas: son rivales unos de otros, y casi siempre viven en discordia: circunstancia muy útil en todo caso, y de que puede una producente política sacar el partido que siempre produce…"* Los indios tenían flechas, lanzas, macanas y cuchillos para cazar o hacer la guerra. El caballo no escaseaba y la indiada sabía hacer buen uso del mismo. La caza y la pesca les proporcionaban la mayor parte de su sustento aunque, en ciertos casos, se les veía sembrar maíz, zapallos y sandías en las tierras inundadas. Algunas tribus criaban ovejas de cuyas lanas hacían "mantas bien tejidas y fuertes".

Enumera las tribus que va encontrando con el avance de su viaje, y las diferencia y describe con mucha claridad: *"Las diversas parcialidades de matacos, que ocupan desde la Palca de Soria a la Esquina Grande, y los chunupis, salen al trabajo de las fronteras de Salta, Jujuy y Orán, de modo que estos se han hecho necesarios a los dueños de los plantíos de caña, que sin ellos no llenarían sus tareas, y necesaria a los indios para comer, vestirse y beber el guarapo"… "Desde la Esquina siguen a los chunupíes otras tribus de matacos, y ocoles y atalalas"… "Se agolpaban y llegaban con confianza desde que vieron nuestras dádivas y los caciques venían a bordo y navegaban la distancia que les parecía bien".*

"Los de Cangayé son tobas y vilelas, más belicosos, ladrones y malos que los demás y cuyo trato por lo mismo es más peligroso y necesita más precaución y vigilancia, como nos lo habían prevenido los caciques de arriba; sin embargo se los manejó del mismo modo que aquellos y se les trató igualmente, congratulando, regalándoles y permitiendo el embarque de sus caciques. Entre ellos se han visto cautivos de Santiago del Estero, una niña de nueve años de Santa Fe y dos mulatos, pero a estos no se les permite hablar más que aquello que le dicen; también se vieron chapeados de plata, caballos y mulas con marcas de nuestras fronteras. Hay entre ellos

porción de indios que fueron de las reducciones de Salta y Jujuy y se dicen cristianos, uno de estos dijo al comisionado que, más abajo, los tobas de la banda oriental nos habían de pelear."

Y efectivamente, aguas abajo, Teculqui, cacique de la banda norte del Bermejo, los hostiga a flechazos desde los montes que cubren las barrancas: *"Cerrada la noche fondeamos con el cuidado correspondiente y al día siguiente, apenas nos habíamos puesto en marcha con seis hombres sobre las armas, recibimos una nube de flechas desde una barranca montuosa, sin ver a nadie, pero con una gritería y un alboroto de pitos que atolondraba; se les contestó con una docena de tiros al monte, economizando los cartuchos para mejor ocasión y dando lugar a que se manifestaran los indios más al descubierto, pero ellos nos siguieron haciéndonos todo el día muchas descargas iguales, sin variar su modo de situarse. A la noche, después de haber fondeado, exigió el piloto que se echase al agua toda la carga para hacer más manejable el barco porque cualquier brisa fresca lo aterraba a la barranca sin poder evitar, y nos exponía a ser asaltados. En efecto se tiró una colección de sesenta y tres especies de madera, algunos tercios de sal, el tabaco de Creiser y otras cosas."* Los indios desaparecieron al tercer día de su primer ataque: *"Libres ya de los indios, sin verlos más, llegamos al salto de Iso; a media legua más abajo se apareció uno pescando, que instado a que dijera de qué nación era contestó que "él era indio nomás", cacique de las dos costas y que se llamaba Juan José: era toba, como lo son todos desde la reducción de Cangayé hasta el Paraguay. Hablaba el indio algunas palabras en castellano; dijo que a la mañana siguiente quería embarcarse hasta su casa, que estaba lejos. Se embarcó en efecto, como había dicho, y una corta escolta de su gente seguía desde tierra, hasta cerca de la isla del Ñacurutú, bajando a tierra. Dormimos sobre la isla, caminamos poco aquél día por habernos aterrado un viento sobre la barranca y al siguiente, 12 de agosto por la mañana, desembocamos en el Paraguay cerca de Ñembucú."*

Mientras tanto los miembros de la compañía demostraban su inquietud, y desde Salta un accionista escribía a otro, en Buenos Aires, la siguiente carta: *"De nuestro célebre Soria tenemos noticias que ha conducido un indio llamado Mariano y sus comunicaciones alcanzan hasta el 12 de julio último desde un lugar llamado Palo Santo que será como la mitad del camino de esta a Corrientes, sin más novedad que la del piloto (Descalzi) que continua con el chucho con el cual el pobre se embarcó. Hasta aquel sitio según dice, el río es propio para la navegación que se solicita; lo llevan delineando lo mejor posible, con dos naciones de indios que habían parlamentado, y estos se hicieron muy amigos: que cree lo serán para siempre, a los cuales les había hecho algunos presentes. Parece que no sucedía así con otra nación que hay más a la distancia, llamada tobas, los cuales según el aviso que tenía se preparaban a atacarlos: Soria manifiesta tener confianza, pero no por eso estoy con cuidado pues esta es una*

nación muy abundante de gente y la más resuelta, a esta se agrega el otro señor Francia, de manera que estoy inquietísimo hasta tener aviso de su llegada a esa…"

En efecto, lo peor no había sucedido aún. Al salir del Bermejo el *San Salvador* fondea en frente a la guardia paraguaya de Talli; los hombres del destacamento les ordenan que el patrón del barco bajase a tierra. Soria obedece *"con la confianza que le inspiraban sus sentimientos"*, y un sargento lo prende y le arrebata los papeles (notas, cartas, diarios de viaje) y envía a todos a La Asunción. La nave queda amarrada en el Fuerte de Ñembucú.

El 22 de agosto Soria recibe una carta del Dr. Francia en la que le dice que *"era un atrevido, insolente y desvergonzado; que por un acto atroz y despótico había venido sin antecedentes ni permiso, por un río que era suyo, y que se volviesen por donde habían venido o que dispondría de todos, porque para abajo no habían de pasar"*. Soria contestó con irónica altivez que *"siendo tan imposible al comisionado en aquél estado volver por donde había venido, como volver por la luna, dispusiese S.E. lo que fuese de su agrado".* Los confinan entonces a prisión en la propia embarcación, hasta el 2 de enero de 1827, cuando son trasladados a una goleta paraguaya y permanecerán en ella hasta el 15 de julio de 1831, fecha en la que retornan al *San Salvador*. El 20 de julio Soria y sus amigos son puestos en libertad, tras 5 años de cautiverio. Bajan por el Paraná hasta Buenos Aires y ponen fin a la aventura el 27 de agosto de 1831. Es de suponer que la compañía quedó disuelta en 1832, al año siguiente del malogrado viaje de Soria.

F.- OTROS VIAJES EXPLORATORIOS

En páginas anteriores hemos historiados, en general con abundancia de detalles, las principales expediciones exploratorias realizadas en el río Bermejo. Sin embargo también hubo otras varias que se agotaron en el primer intento, o no dejaron memoria escrita (quizá estén perdidas), y solo perduran en el recuerdo de quienes las refieren brevemente. De ellas haremos memoria en este apartado, sin agotar, por supuesto, todas las noticias. Tomamos las que aportan Emilio Castro Boedo y Gregorio J.R. Petroni.

El natural espíritu de aventura de nuestra especie continúa hoy propiciando la andanza de recorrer el Bermejo, en solitario o en grupo, y es de suponer que esta deliciosa tentación continuará motivando a los muchachos voluntariosos mientras el Bermejo siga siendo un río. Por supuesto que no solo el platónico espíritu de aventura debe haber incitado los antiguos viajes, y la búsqueda de beneficios económicos habrá, de seguro, empujado los remos de aquellos antiguos nautas, pero siempre habrá mucho de aventurero en aquellos que buscan gratificaciones pecuniarias en tan adversos y peligrosos escenarios.

Hubo, incluso, viajes que no se realizaron y quedaron registrados como tales por confusión de los cronistas. Fueron, además, utilizados como referencia de cronistas posteriores, que los trasmitieron en el tiempo. Veamos un caso:

El señor Pablo Soria, de Jujuy, de quien hablamos páginas arriba, presentó a los accionistas de su empresa un informe de su propio viaje, y allí enumera los escasos (hasta ese momento) antecedentes de navegación del río. En esa brevísima enumeración omite mencionar el viaje del padre Morillo, y lo confunde con un viaje realizado por Félix de Azara, capitán de navío de la Real Armada, que se había adentrado por 20 leguas en el río Pilcomayo con una pequeña lanchita cubierta con un improvisado techo de cueros de toro para defensa de las flechas de la indiada. El equívoco de Pablo Soria de atribuir a Félix de Azara la navegación del Bermejo es bien aclarado por Pedro de Ángelis, pero la anécdota del techo de cueros es aplicada al viaje y la embarcación de Morillo que, dada la pacífica índole de la indiada ribereña, no necesitó en verdad de otro toldo que el brindado por unas modestas "regalías".

Emilio Castro Boedo, admirable cronista del Bermejo, describe un viaje del señor Don José Ramón Nabea, a fines del año 1854 o principios del 1855. El señor Nabea era gerente de la "Compañía Salteña de Navegación" (la denominación *"Salteña"* provenía del hecho que las oficinas de la casa central estaba en la ciudad de Salto, a la vera del rio Uruguay, en la República Oriental del Uruguay, y no hacía referencia a la genuina ambición salteña -de Salta- de navegar nuestro Bermejo; no obstante, muchos de los accionistas de la Compañía eran personajes notables de la ciudad).

El primer vapor de la Compañía, el *Río Bermejo*, había sido construido en astilleros de Escocia según diseño de José Lavarello, y Nabea decide realizar con él un viaje contra la opinión de Lavarello, que se oponía pues era mucho el calado para la estación en que se pretendía practicar el viaje. De todas maneras, y como ya estaba todo dispuesto para el viaje, los empresarios resuelven realizar la expedición. Solo consiguen llegar hasta *La Cangayé* debido a las dificultades previstas por Lavarello, y regresan al puerto de Corrientes. Empecinado en sus propósitos, el señor Navea designa un nuevo capitán para el *Río Bermejo* en la figura de un tal señor Villegas, que, como Lavarello, sostiene algunas diferencias por el viaje con el gerente de la Sociedad. En esta oportunidad el vapor solo consigue recorrer dos tercios del recorrido total, hasta un lugar conocido como Pescado Flaco. Villegas abandona el *Río Bermejo* en ese punto y regresa a Corrientes llevándose a gran parte de la tripulación en embarcaciones menores. El gerente de la Compañía se ve en apuros y debe llegarse con mulas hasta el sitio en que se hallaba varado el buque para terminar de acarrear las mercancías transportadas. Deja el vapor a cargo del maquinista -hombre sin la pericia necesaria- y las crecientes del río lo impulsan sin rumbo hasta depositarlo fuera del cauce. Fueron

necesarios grandes esfuerzos para devolverlo al río y continuar navegando hasta la *Esquina Grande*, puerto que era destino final del viaje, desde donde regresan de inmediato a Corrientes. Este último episodio decide la extinción definitiva de la Empresa.

Castro Boedo relata estos sucesos siguiendo los alegatos de Nabea (el caso había llegado a la Corte Salteña), denotando una evidente antipatía por Lavarello. Nosotros, que venimos sospechando que el conocimiento puntual de la "verdad" es inalcanzable para la condición humana, hemos preferido simpatizar con Lavarello, que perdió mucho más que dinero -salud e irrecuperable tiempo de vida- en su larga aventura por navegar el Bermejo.

En 1855, simultánea con la expedición de Page se produce otra, en sentido contrario, que parte desde Orán a cargo de otro ciudadano norteamericano, el señor Cheney Hickman, con destino a los puertos de la Confederación. Los documentos hablan de una *"Empresa de Navegación del Bermejo"*, y el propósito declarado de este primer viaje de la empresa es comercial, ya que realiza transporte de pasajeros, pero también lleva a bordo al señor Diego Wilde en función de comisionado *"para explorar dicho río y transmitir todos los conocimientos adquiridos en esta experiencia práctica"*. La navegación se efectúa por medio del buque *El Mataco*, de 25 metros de eslora y 5 pies de puntal (metro y medio de altura), construido en Orán por Hickman. Pasaje y tripulación completan 34 individuos, y entre ellos se destacan tres mujeres, que se hacen al río el 29 de marzo de 1855. En Pampa Pelada y Paso de la Piedra demoran unos días para proveerse de alimentos y otros enseres, y el 12 de abril vuelven a las aguas *"con solo 27 hombres y 2 mujeres de tripulación y pasajeros, por haber desertado algunos…"*.

En una nota de fecha 30 de abril de 1855 el gobierno de la provincia se dirige al de Orán manifestando su agrado *"al ver llevarse adelante con esfuerzos recomendables y seguridades de obtener el mejor resultado, una empresa que encierra objetos de grande importancia para el porvenir de la provincia"*. Dice también que se tiene plena confianza en la pericia y en la constancia de las personas que forman la expedición, y no se duda que sus patrióticos esfuerzos resolverán el problema de la navegabilidad del río… Por desgracia la expedición no logra verificar las expectativas puestas en ella, y sufre demoras y contratiempos por las excesivas crecientes del río para recibir luego un golpe definitivo con la muerte del señor Hickman. Consiguen llegar, finalmente, hasta Corrientes, luego de recorrer 350 leguas de obstáculos y sinsabores.

El año 1862 el Sr. Don Emilio Palacios, comerciante argentino, vecino de la ciudad de Salta, acompañado del Ingeniero Moneta y otros, baja por el rio Bermejo. Castro

Boedo afirma que ningún detalle importante nos ofrece esta navegación, a no ser el patriotismo con que la realizó el Señor Palacios y la convicción que se formó de ser navegable el Bermejo, en todo tiempo, en vapores de dimensiones correspondientes al canal del rio.

Castro Boedo relata de una expedición río abajo del señor Isman**,** de nacionalidad inglesa, realizada en la misma época que Lavarello. Dice de ella: *"Desgraciadamente, no hemos podido conseguir documento alguno de los que podíamos extraer datos o pormenores de esta expedición…"* Gregorio J.R. Petroni pone fecha a este viaje en 1863. Suponemos que ambos confunden este viaje con el de *Cheney Hickman*, que ya relatamos arriba.

Castro Boedo (sin fecha) y Petroni (en 1863) refieren como navegante del Bermejo al señor Vinei, que trabajó un canal, que luego llevará su nombre, para sacar por él cortes de madera hecho por arriba de la Piedra Grande. Este conjunto de troncos que se hace bajar por el río usando la fuerza de la corriente recibe el nombre de "Jangada" (también *angada*; balsa o, plataforma hecha con troncos de madera unidos).

En 1863 (Petroni), una expedición realizada por Don Felipe Saravia navega por primera vez, en canoa, el canal Teuco del río Bermejo. Castro Boedo aporta la siguiente información: *"Según explicaciones que me dio personalmente un hermano de Saravia, el Teuco venía a caer a una extensa laguna donde los diversos desagües del Bermejo y del Pilcomayo hacen centro común, saliendo de allí en diversos brazos paralelamente hacia el Sud, y formando todos estos canales una línea convexa hacia el Bermejo; viniendo a salir al punto denominado Las Tres Bocas el brazo principal, y más abajo sucesivamente los demás brazos; de los que se supone forman parte del Arroyo del Yacaré y el del Carpincho. Nada más de importancia sabemos de esta expedición"*.

Refiere Castro Boedo que, en el mismo año en que el Señor Don Emilio Palacios había navegado el Bermejo aguas abajo, Don Prudencio Palacios, hermano de aquél, emprende con el mismo entusiasmo la misma navegación. Agrega: *"No hemos podido, por más que lo hemos procurado, recoger de este expedicionario otros datos que los que generalmente han dado los demás expedicionarios"*.

COMIENZOS DE LA NAVEGACION A VAPOR

Las cruentas y empecinadas luchas entre *unitarios* y *federales* que tuvieron lugar en nuestra patria durante gran parte del siglo XIX suscitaron una prolongada pausa en los intentos por navegar el Bermejo. La cosa no era para menos: no debemos olvidar que aquella confrontación fue una brutal y prolongada *guerra civil* de más de cincuenta años (quizá la más dilatada en la historia de la humanidad), y debieron pasar más de veinte desde el viaje de Pablo Soria para que el gobierno de la Confederación Argentina [(31)] promulgase, el 1º de setiembre de 1855, una ley que intentara promover el desarrollo comercial de nuestros ríos, declarando libres de todo gravamen a las mercancías que transitasen hacia Bolivia por el camino del Bermejo. Pero esta ley -tan oportuna y compatible con nuestras necesidades de desarrollo- no surge solo por la generosa atención del gobierno de la Confederación, en manos del general Urquiza, sino, más bien, por la voracidad de las potencias militares y comerciales extranjeras que, luego de la batalla de Caseros, se precipitaron como aves de rapiña sobre la cuenca del Plata.

El *Foreign Office* británico había enviado a su representante en estas costas, sir Charles Hotham, las instrucciones de asegurar "a cualquier costo" la apertura de la navegación de los ríos: *"Inglaterra no tenía propósitos egoístas o exclusivos… solo deseaba obtener ventajas para todas las naciones comerciales que también redundaría en provecho de los argentinos"*. Sir Charles actuaría en *"íntima cooperación"* con el caballero de Saint-Georges, representante francés, *"sin ninguna reserva"*, y de ser posible, *"en el grado que pudiera"*, con el representante norteamericano, porque la apertura de los ríos no era para asegurar solamente los intereses anglo-franceses sino *"los del mundo entero"…* Como puede verse, un verdadero y magnánimo espíritu de generosidad, pues siempre será fácil y espléndido compartir alegremente las propiedades ajenas.

Es por demás evidente la existencia de una pasmosa ansiedad para asegurar el libre tránsito de la cuenca del Río de la Plata, y hasta un punto tal que, conteniendo la impaciente codicia, los británicos fijan un *"orden de precedencia"*, que retarda momentánea y deliberadamente el pedido de sir Tomas Baring para gestionar el inmediato pago del empréstito de 1824 a los vencedores de Caseros: *"El gobierno de S. M. no considera admisible instruir al capitán Gore que urja los reclamos de los tenedores de bonos hasta que los ministros especiales inglés y francés negocien la apertura de los grandes ríos"* (Baring papers, 5 de abril de 1852). A principios de mayo se pone en marcha la última misión diplomática anglo-francesa en ruta a Buenos Aires para borrar los tratados Southern y Lepredour [(32)], y finalmente, el 28 de agosto de 1852, a los cinco meses de Caseros, el general Urquiza dicta el decreto que abre nuestras vías fluviales a la navegación de todas las banderas del mundo.

General Justo José de Urquiza

Los redactores de estas páginas hemos preferido evitar evaluaciones morales -cuidando incluso el encomillado- que adjetiven, en este caso, el proceder del gobierno de Urquiza, y menos aún cotejarlo con el de don Juan Manuel de Rosas, pues esas páginas de nuestra historia forman parte de un perdurable conflicto de pasiones cuyos ecos todavía no se han apagado, y nos distraerían del efectivo propósito de la presente narración.

Lo cierto es que la ley del 1º de setiembre de 1855, que promueve la libre navegación del Bermejo [(33)], despierta un súbito y legítimo interés comercial, y en muy poco tiempo nacen numerosas compañías que se proponen navegar el río, uniendo con buques a vapor el caserío de Orán, en el norte de la provincia de Salta, con la ciudad de Corrientes, a la vera del Paraná. Para nuestra desdicha ninguna de aquellas empresas llega a buen fin, y de algunas de ellas apenas si quedan borrosos recuerdos.

A.- EL CAPITAN LAVARELLO

1) EXPLORACION CON EL ZENTA

Una de las varias sociedades que se habían propuesto navegar el Río Bermejo con fines comerciales, la *"Compañía Salteña de Navegación"* [(34)] (la denominación *"Salteña"* provenía del hecho que las oficinas de la casa central se encontraban en la ciudad de Salto, a la vera del rio Uruguay, en la República Oriental del Uruguay), encarga al capitán Lavarello la dirección de esos trabajos.

El genovés José Lavarello fue un marino que pertenecía a una antigua familia de armadores ligures (Liguria es una de las veinte regiones que conforman la República Italiana, cuya capital y ciudad más poblada es Génova), que llega a nuestro país en el año 1835 para dedicarse al comercio marítimo [(35)].

Con la comisión de explorar el río Bermejo llega Lavarello en 1854 hasta la ciudad de Orán, en donde pide apoyo al coronel Evaristo Uriburu, jefe militar de la ciudad, para realizar un viaje exploratorio por el río. Entusiasmado con la idea, Uriburu hace construir, bajo la dirección de Lavarello, una embarcación con maderas de cedro, lapacho y algarrobo, que abundan por el territorio. La calafatean con breas obtenidas de los numerosos manaderos de la zona, y para la propulsión la proveen con una máquina

horizontal de madera, con ruedas laterales, que se acciona mecánicamente (La literatura que recuerda a esta embarcación la confunde, muchas veces, con una nave a vapor, pero se debe haber parecido más a las lanchitas a pedal del lago del parque San Martín que a los vapores del Mississippi). La bautizaron *"Zenta"* y tenía por dimensiones 12,8 metros de largo (*eslora*) por 2,13 de ancho (*manga*) y 1,22 de altura (*puntal*). Por ancla usan de dos sacos de cuero rellenos de recortes de cobre, y arman en guerra al buque con seis lanzas, seis fusiles de chispa y un cañoncito de fierro de 2 pulgadas (que equivale a una bala esférica de menos de un kilogramo de peso). La tripulan once hombres, número que incluye a Lavarello; acomodan una carga de 180 cueros vacunos y se largan río abajo con destino a Corrientes.

Zarpan a las 10 de la mañana del 25 de setiembre de 1855 desde Puerto Pizarro con cuatro indios accionando la máquina de madera, circunstancia que les permite alcanzar un andar de cuatro millas por hora. Lavarello lleva un minucioso diario de viaje con pormenorizados detalles de los incidentes vividos, y vuelca en él precisas descripciones de los paisajes de las márgenes del río, con clases de árboles, pastos, animales y peces encontrados. Indica las profundidades, anchuras y tirajes de la corriente, y confecciona un croquis con los accidentes sorteados. Así es que mediante su relato podemos saber que entre el 25 y 28 de aquél mes navegan con algunas dificultades por la poca agua del río, hasta llegar al *puerto de Las Bateas*, donde permanecen hasta el 8 de octubre reacomodando las cargas y arreglando la máquina de propulsión, que ha sufrido alguna avería, y aprovechan para carnear algunas reses que charquean para el viaje. Continúan luego viaje por un río muy sinuoso pero más limpio y de mayor profundidad, que no les presenta mayores dificultades, salvo algún temporal que los obliga a buscar refugio, hasta arribar el día 17 al *Puerto de las Estrellas*, estancia de Alejo Cardoso *"... última población cristiana situada sobre la margen occidental* (sur) *del río Bermejo"*.

Sorprende a Lavarello la abundancia de ganado vacuno y caballar encontrado, y lo atribuye a la buena calidad de las pasturas, presente durante las cuatro estaciones del año, y la variedad y profusión de animales salvajes, como tigres y leones (jaguares y pumas), osos hormigueros, zorros, ciervos, reptiles, aves de toda clase y abundante miel de abeja, que los indios comercian en grande. El río rebosa de pacúes, surubíes, dorados, bagres y bogas, y proliferan rayas y yacarés.

Cuando zarpan nuevamente, el día 20, son despedidos por don Vicente Uriburu y el gobernador de la provincia de Salta, General de la Independencia Rudecindo Alvarado, de paso por aquella estancia. El 22 pasan por Esquina Grande, y establecen relaciones muy cordiales con los matacos, a los que regalan con tabaco, pañuelitos y otras chucherías. Algunos caciques mandan chasques a sus parientes que viven más abajo recomendando no molestar a los expedicionarios. Destaca Lavarello en sus

observaciones que no han visto armas de fuego en poder de los aborígenes, sino que van armados de lanzas, arcos y flechas, macanas, y cuchillos que reciben en pago de su trabajo en las haciendas. Refiere que son muy aficionados a la música, y construyen flautas que *"tocan pésimamente"*. Tienen una sola mujer y cuidan mucho de su familia; el casamiento consiste en la simple obtención de consentimiento por parte del cacique, y para el divorcio, la india que lo desea coloca en el camino que conduce al río *"un atado de leñas secas, hacen las averiguaciones y queda efectuado el divorcio"*. Los cadáveres de los difuntos son colocados en pozos de buena profundidad, bien arreglados y acompañados por vasos para tomar agua, que cubren con ramas de árboles. No tienen religión ni adoran nada. Son sucios y viven de la caza y de la pesca, tareas para el hombre, y recolección de papas silvestres, tarea para la mujer. El toldo que habitan no excede el largo del indio, y como no cortan los pastos de su alrededor viven entre serpientes y toda clase de insectos dañinos, pero *"nadie muere de las picaduras gracias a los eficientes remedios vegetales que preparan"*. Algunos tienen ovejas, cuyas carnes no comen porque es creencia que al hacerlo quedarían ñatos, y solo utilizan de la lana para hacer ponchos. Cuando carnean una vaca la comen de una sentada, *"al son de su música insufrible"*. En la época del algarrobo y el chañar no trabajan pues se encuentran en permanente estado de ebriedad merced al licor (aloja) que con esos frutos elaboran. Gustan mucho del sombrero, que fabrican con palmas *"con alas y todos los accesorios de un buen sombrero"*.

El día 24 conversan con un cacique llamado Granadero, a quién, además de los usuales presentes para sus súbditos, regalan un cuero de vaca. Este, muy agradecido, al despedirse le recomienda no acercarse a los tobas pues *"son unos indios muy feroces y al mismo tiempo muy falsos"*. El 26 se encuentran con indios "chupuage" (¿…?), quienes se muestran peligrosamente hostiles, y para contenerlos deben hacer aspavientos de todo su poder de fuego, incluido el pequeño cañoncito. Por fortuna los regalos obran favorablemente y todo culmina amistosamente. Lavarello los describe altos y bien formados, de piel oscura y constitución muy sana, y como andan todos desnudos, tanto hombres como mujeres y niños, los denomina *"Indios Pelados"*.

La navegación continúa, aunque lenta, sin problemas, y el 27 avistan las primeras tolderías de indios tobas, sobre la margen oriental (norte) del río. Estos *"llevan por distintivo un botón de estaño en el labio inferior, a la manera de los indios chiriguanos pero distinguiéndose de aquellos en que el botón es más grande y no tiene esmalte"*. Todas las demás costumbres son casi igual a las de los matacos (wichíes). Más adelante, sobre la margen opuesta, encuentran una de las últimas tolderías de matacos cuyo cacique se llama Capitán Martín, quién monta un hermoso caballo oscuro y está armado con lanza, regalo de su patrón, el señor Cornejo, en cuya hacienda de Campo Santo ha trabajado con toda su tribu. Conoce bien el río Bermejo hasta su confluencia con el

Paraguay, y Lavarello le ofrece buena paga si aceptaba acompañarlo hasta Corrientes como baqueano e intérprete de los tobas, pero el cacique no accede pues está comprometido para trabajar en la hacienda de Cornejo para mediados de la luna nueva; empero, y como muestra de buena voluntad, lo acompaña el día siguiente hasta el poblado del cacique Santos.

El 29 se encuentran con una tribu toba que se muestra tan amenazante que los obliga a nuevos aprestos bélicos, con despliegue de artillería y todo; arrestos que atemoriza a los indios y deponen sus armas aceptando regalos como seña de amistad. A uno de ellos, que habla castellano, Lavarello le propone acompañarlos hasta Corrientes, tentándolo con una generosa remuneración, pero *"... me contestó que los paraguayos eran malos y que les tenía miedo pues cuando encontraban indios los mataban con pistola"*, y no fue posible convencer a nadie. Indica que la particularidad de esta tribu es un canuto metido en la parte inferior de la oreja.

El 3 de noviembre llegan al Puerto de La Cangayé y, a media tarde, toman contacto con un indio que está pescando. Se llama Leoncito y es de la tribu del cacique belela Tío Lorenzo, quién se encuentra enfermo. Leoncito es un indio joven, inteligente y cordial, y Lavarello le propone de inmediato acompañarlos hasta Corrientes; el muchacho acepta gustoso, pero considera que será necesaria primero la anuencia de su familia y parte en busca de ella. Al día siguiente, muy temprano, se presenta acompañado del indio Tuerto José, del cacique Pedro de los atalabas, de su mujer y su pequeño hijo, y pide al capitán que lo bautice. Este acepta encantado y da su propio nombre al pequeño, esto es: "José Lavarello". Oficia de padrino el contramaestre del *Zenta*, Juan Rosacuta.

Al poco rato de la ceremonia aparecen, en la margen izquierda del río, ocho tobas montados en briosos caballos y vestidos con poncho y chiripá, bajo el mando del cacique Tigraní; entre ellos se encuentra un cautivo santiagueño. Con el propósito de evitar problemas todos embarcan -incluyendo a Leoncito, su familia y amigos- en el *Zenta* y parten aguas abajo. Más adelante aparece nuevamente Tigraní con dieciséis indios y una muchacha blanca, también cautiva. Lavarello ofrece regalos que los tobas no aceptan y desaparecen momentáneamente para reaparecer más abajo en gran cantidad. Por un indio que se aproxima nadando al *Zenta*, Leoncito se entera de la intención de Tigrani de matar a Lavarello. Este les advierte que no lo intenten pues no dudará de "quemarlos" a cañonazos. La amenaza parece surtir efecto entre los tobas pues rápidamente se internan en el bosque ribereño. Lavarello envía entonces a dos belelas amigos con una carta para el gobernador de Corrientes, Juan Pujol, con órdenes de entregársela en sus propias manos. Poco antes del mediodía, al pasar frente a un cañaveral de la margen izquierda del río, cae sobre el *Zenta* una lluvia de flechas *"que no ofendieron a nadie gracias al fuerte viento"*. La respuesta es un par de escopetazos.

A las tres de la tarde, desde un pequeño bosque vecino, llueve una nueva nube de flechas que cae sobre la embarcación hiriendo malamente al contramaestre Rosacuta, que recibe dos flechazos en la cabeza y otro en la espalda. Una cerrada descarga de fusilería parte desde el *Zenta* y el ataque de los indios cesa inmediatamente.

Lavarello lleva el buque hasta el centro del río y establece doble guardia en posición de combate. Leoncito, constituido en médico de a bordo, se ocupa de su compadre Rosacuta mientras indignado acusa de la agresión a los tobas de Tigraní, agregando que suele hacer lo mismo con sus paisanos los belelas y sus amigos, los amachicoy, aunque estos les han hecho sufrir serios reveses a los tobas, matándoles mucha gente.

- *"¿Y quiénes son los que roban cautivos en las fronteras de Santiago del Estero?"*

- *"Nosotros, los belelas, no acostumbramos a hacer eso. Eso lo hacen solamente los tobas".*

- *"¿Entonces, cómo es que los belelas tienen catorce cautivos?".*

- *"Los compramos a los tobas. El precio de cada cautivo es de tres o cuatro caballos"*.

Aprovechando los buenos oficios y vinculaciones de Leoncito, Lavarello envía hasta Corrientes, con un indio atalaba bien montado, una carta al general Pedro Ferré. Al anochecer llegan, caballeros en soberbios corceles, otros diez indios atalabas, a quienes Lavarello propone acompañarlos por tierra, montados hasta Corrientes, acuerdo que aceptan mediante un conveniente arreglo de paga.

El 13 de noviembre Rosacuta se reincorpora a sus tareas de contramaestre, totalmente recuperado de sus heridas. Él será el encargado de llevar la nave hasta el puerto de Corrientes. En el amanecer del 14, antes de levar anclas, aparecen seis indios en la margen izquierda (norte) del río. Lavarello les pregunta por el cacique y uno de ellos contesta en buen castellano que es él; que se llama Juan Carapé, es guaycurú, su toldería se encuentra más adelante y tienen buenos caballos.

- *"¿A qué distancia estamos del río Paraguay?"*

- *"Apenas siete leguas. Pero por tierra se acorta mucho el camino"*.

Entonces capitán y cacique convienen en viajar por tierra hasta Corrientes. Antes hay que cumplir una tarea: mudar la tribu de Carapé desde la margen norte a la opuesta. El *Zenta* hace dos viajes: en el primero traslada los "muebles" (cueros, vasijas de mate, lazos, hoyas de fierro, esteras, entre otros muchos utensilios), y en el segundo viaje traslada a las familias.

Concluida la mudanza se ensillan ocho caballos y se prepara la partida. El grupo está compuesto de la siguiente manera: el capitán Lavarello con dos marinos (que remplazan a bordo con dos indios atalabas), el cacique Carapé y un hombre de su confianza, el cacique belela José, el atalaba Cacique Pedro y Leoncito. El *Zenta* queda a

cargo de Rosacuta como piloto, a quien Lavarello da las siguientes instrucciones: *"Sobre lo que diría a los paraguayos si apresaban el buque le dije que les contestara que yo había pasado a Corrientes por tierra, escoltado por indios, y que me había marchado el día 12, a 14 leguas antes de llegar al Paraguay. Le entregué al mismo tiempo dos cartas de recomendación para el Presidente de la República del Paraguay, Dr. Don Carlos Antonio López, conseguidas del Sr. General don Rudecindo Alvarado, encomendándole que entregase una al jefe político de Humaitá"*.

A las tres de la tarde montaron y partieron a campo traviesa; hicieron noche y a las cuatro y media del día 15 ensillaron y reanudaron viaje. Pasada la media tarde llegaron al río Atajo, donde encontraron un patacho italiano, con bandera argentina, cargando madera para vender en Buenos Aires. Desmontó Lavarello y mientras charlaba con el capitán del patacho hizo trato con los tripulantes de una canoa que pasaba para que lo llevaran hasta el puerto de Corrientes, y para que al día siguiente hiciesen lo mismo con sus compañeros de viaje, a quienes dio instrucciones para que esperasen en dicho puerto. Media hora después entraban en el Paraná *"y en menos de 45 minutos habíamos llegado al puerto de Corrientes"*. Se entrevista con el gobernador de la provincia, señor Pujol, y le entrega dos pliegos enviados por el teniente gobernador de Orán, coronel Vicente Uriburu.

El resto de la partida cruza el Paraná en el siguiente día, y Lavarello les paga religiosamente. Muy contentos emprenden el regreso ofreciendo repetidamente sus servicios para una nueva ocasión. *"Enseguida S. E. el Exmo. Sr. Gobernador mandó publicar en el periódico oficial la feliz llegada de la Expedición Exploradora del río Bermejo y anunciando a la sazón que el "Zenta" se hallaba detenido en Humaitá por orden del Presidente del Paraguay Dr. López. Al mismo tiempo oficiamos juntos al Exmo. Presidente de la República General D. Justo José de Urquiza del buen resultado de mi viaje. Aguardando la llegada del "Zenta" que creo no debe tardar mucho tiempo"*.

Y así había sido pues el día 20 el *Zenta* es puesto en libertad por orden del gobierno paraguayo y llega a Corrientes el bajo el mando de Rosacuta. El primero de diciembre Lavarello parte rumbo a la capital de la Confederación, Paraná: *"Llegué el 6 del corriente y me presenté al Gobierno Nacional. El Ministro de Estado en el Departamento del Interior me pidió copia de mi diario con el plano del Bermejo. Puse mano a la obra y una vez concluida la entregué al Sr. Ministro Dr. Santiago Derqui"*. A diferencia de lo que había ocurrido con sus antecesores, las andanzas del genovés no son ignoradas por la gestión oficial. En la parte final del diario de viaje Lavarello agrega lo que sigue: *"Marzo 17 de 1856. Este día recibo el siguiente despacho del Sr. Ministro del Interior:"*

"Paraná, marzo 17 de 1856"

"Al Capitán de la Marina Mercante D. José Lavarello:"

"He recibido y puesto en conocimiento de S. E. el Sr. Vice-Presidente de la República la nota de V. fecha 29 de febrero último en la que V. acompaña el diario de exploración que ha hecho del Río Bermejo junto además con el plano del río levantado en esta ocasión. En su visita S. E. me ha ordenado manifestar a V. que reconoce en todo ello un importante servicio prestado a la Nación."

"Para remunerarlo, en cuanto lo permiten las actuales circunstancias del Erario, ha dispuesto S. E. se libren a favor de V. mil quinientos pesos contra el Tesoro Federal, y que por el Ministerio de la Guerra se le confiera el empleo de Capitán de la Marina de Guerra Nacional."

"Dejando así cumplida la orden del Exmo. Sr. Vice-Presidente, me es grato saludar a V. con mi más distinguida consideración de aprecio. Dios guarde a V."

"Santiago Derqui"

2) EL VAPOR "RÍO BERMEJO"

Completada la exploración del río con la lanchita *Zenta*, el capitán José Lavarello informa al directorio de la Compañía las posibilidades ciertas de realizar un tráfico comercial regular en las aguas del Bermejo mediante buques a vapor. Con tan auspiciosos augurios la compañía encarga en astilleros de Escocia (algunos autores sugieren que fue en Liverpool) la construcción de un vapor que tomará el nombre *"Río Bermejo"* **(36)**. Mientras tanto Lavarello prepara en la ciudad de Paraná un vapor que toma el nombre de *"El Explorador"*, con el que regresa a las aguas del Bermejo. A los pocos días de haberse adentrado por el río la nave naufraga al chocar con un raigón, y los náufragos deben volver al punto de partida navegando el *Zenta*, que llevaban a remolque. En vista de esto, el representante o gerente de la Compañía, señor Ramón José Navea, decide remontar el río con el vapor *Río Bermejo*, aunque el capitán Lavarello se había opuesto a la iniciativa argumentando (además de conocer bien el río, el vapor había sido construido siguiendo su diseño,) que era mucho el calado de la nave para la estación en que se pretendía hacer el viaje.

El vapor *Río Bermejo* había sido construido en astilleros de Escocia, según diseño de José Lavarello, y transportado desarmado hasta los talleres de Tallaferro & Cadelago, en la Boca del Riachuelo, donde se arma y completa su casco y maquinaria. Tenía 31 m de eslora, 4,34 de manga, 2,50 de puntal y un calado medio de 1.40 m. Desplazaba 80 toneladas y se propulsaba con una máquina de vapor de 2 cilindros y una caldera, que impulsaba ruedas laterales a proa. Con una potencia de 40 HP era capaz de alcanzar una velocidad de 7 nudos. Llevaba también un trinquete y su casco de hierro dulce era de chapas de 3,5 milímetros.

De todas maneras, y como ya estaba todo dispuesto para el viaje, los empresarios resuelven realizar la expedición, que solo consigue llegar hasta *La Cangayé* debido a las dificultades previstas por Lavarello, y regresan al puerto de Corrientes. Empecinado en sus propósitos, el señor Navea designa un nuevo capitán para el *Río Bermejo* en la figura de un tal señor Villegas, que, como Lavarello, sostiene algunas diferencias por el viaje con el gerente de la Sociedad. En esta oportunidad el vapor solo consigue recorrer dos tercios del recorrido total, hasta un lugar conocido como *Pescado Flaco*. Villegas abandona el *Río Bermejo* en ese punto y regresa a Corrientes llevándose a gran parte de la tripulación en embarcaciones menores. El gerente de la Compañía se ve en apuros y debe llegarse con mulas hasta el sitio en que se hallaba varado el buque para terminar de acarrear las mercaderías transportadas. Deja el vapor a cargo del maquinista -hombre sin la pericia necesaria- y las crecientes del río lo impulsan sin rumbo hasta depositarlo fuera del cauce. Fueron necesarios grandes esfuerzos para devolverlo al río y continuar navegando hasta la *Esquina Grande*, puerto que era destino final del viaje, desde donde regresan de inmediato a Corrientes. Este último episodio decide la extinción definitiva de la Empresa.

3) EL VAPOR "GRAN CHACO

En 1862 una expedición al Chaco dirigida por el señor Fontau funda la *"Colonia Nueva Palmira"*, a la cual rápidamente se le cambia el nombre por el de *"Rivadavia"* **(37)**, que conserva en la actualidad.

El 11 de Octubre de ese año el Congreso autoriza al Poder Ejecutivo, en ese momento a cargo del Gral. Bartolomé Mitre (recordemos que un año antes había ocurrido la batalla de Pavón), a celebrar un contrato para la navegación del Bermejo con José Lavarello y su socio Ángel Basso. El Gobierno les concede una serie de franquicias y exenciones impositivas, y expresa que pondrá todo su empeño para que la empresa pudiese llevarse a cabo, pues *"comprende toda su importancia y será una gloria para la República Argentina y una bendición para las provincias del Norte, el que la navegación del Bermejo, sea un hecho en el más corto término posible"*. Lavarello y Basso compran entonces la máquina del vapor *Corza*, que se había incendiado, y la usan para construir en Santa Fe el vapor *"Gran Chaco"*, el que, al decir de Lavarello, es el primer buque a vapor construido en la Cuenca del Plata.

En su diario de viaje el Capitán Lavarello expone: *"Fue construido en el lugar denominado El Capito, en los suburbios de Santa Fe, y construido expresamente para la navegación del Bermejo. Fue hecho de hierro con 4 divisiones herméticamente remachadas, dividiendo el casco en 5 secciones y teniendo 122 pies de quilla, 22 pies de ancho sobre cubierta, 5 y 1/2 pies de puntal"*.

El 15 de agosto de 1862 salen del puerto de Santa Fe con rumbo al de Buenos Aires, al que llegan el 17 del mismo mes con el propósito de tramitar la extensión del contrato de navegación con el Gobierno Nacional, diligencia que se extiende hasta febrero de 1863. Desde los comienzos de esta expedición Lavarello debe superar problemas muy serios, no solamente con el trámite del contrato de navegación, que le lleva la friolera de cinco meses, sino también con el moderno método de propulsión y por el comportamiento de sus colaboradores.

A las siete de la mañana del 11 de Febrero de 1863, con buen tiempo, el *Gran Chaco* zarpa de Buenos Aires; a las diez entra en el canal de San Fernando y veinticuatro horas después ya estaba navegando frente al puerto de San Pedro, para recalar en Rosario a media mañana del día 13.

A esta altura del viaje Lavarello tenía ya el primer encontronazo con la adversidad debido al mal servicio prestado por uno de los ingenieros de máquinas. Cerca de la medianoche de la fecha de partida, cuando el segundo maquinista baja a relevarlo, lo encuentra en la puerta de acceso, sentado en una silla; tal negligencia da lugar a que los fogoneros dejasen quemar los grillos de las hornallas al punto que no podían sostener más el carbón.

En el puerto de Rosario el barco permanece hasta el día 15 y embarca a dos sacerdotes con un cargamento para las misiones del Gran Chaco. En Paraná, Lavarello se entrevista con el Señor Ministro de la República del Paraguay, Don José Caminos, munido de instrucciones de su Gobierno para auxiliar la expedición con todo lo necesario. En La Paz embarca seiscientos postes de ñandubay, lo que da una idea de la capacidad de carga del vaporcito, cuyo único inconveniente de navegación se repite cada vez que el ya mencionado ingeniero de máquinas toma su turno de guardia. Tan criticable resulta su comportamiento que, poco antes de llegar a Goya, el capitán recibe la siguiente petición:

"Febrero 21 de 1863"

"*Los pasajeros y tripulación en común acuerdo llamamos al Señor Capitán para hacer conocer la mala marcha del primer Ingeniero durante su guardia pues advertíamos que el buque no andaba y hasta llegaba el caso de parar el buque sea por mala inteligencia o malicia perjudicándonos demasiado, y conocíamos que el segundo maquinista en su guardia hacia marchar prodigiosamente el buque y además conocíamos lo disgustado que estaba el Capitán con los desagradables acontecimientos*."

"Pedimos al Sr. Capitán si pudiera dignarse solicitar al primer Ingeniero si podría ó no hacer andar la máquina y en caso contrario tal vez, el segundo podría hacer sus veces hasta algún puerto determinado."

"Y para que conste firmamos: Caciano Panqueli; Francisco Maglí; Enrique Pierángelli; Antonio Olivari; Sebastián Resnales; Bernardo Peña; Pedro Cornelio Blin; Juan Darre."

Es evidente que Lavarello conocía muy bien el Paraná pues lo navegaba también de noche. El maquinista en cuestión, de apellido Rayer, no obstante comprometer, "como hombre", el máximo empeño para mejorar sus servicios, no cumple y el 24, al llegar al puerto de Corrientes, es separado del cargo y desembarcado. Aquí, el gobernador. D Manuel I. Lagraña les facilita seis rifles para defensa de los indios. Lavarello ya había tomado sus prevenciones al hacer venir desde el Chaco a nuestro antiguo amigo de la expedición con el *Zenta*, el ahora cacique belela Leoncito, quien había embarcado con dos indios de su escolta rumbo a Asunción.

Las máquinas del vapor llegan a Asunción del Paraguay en muy malas condiciones. Y tanto, que la expedición ya parecía estar condenada al fracaso. Lavarello, dispuesto a quemar los últimos cartuchos, consigue, mediante los buenos oficios del ministro de Guerra y Marina del Paraguay, coronel don Venancio López, una entrevista con el presidente de la República, y tras exponerle lo acontecido con los mecánicos de su buque consigue inmediata ayuda, y el Ingeniero principal del Arsenal Mecánico toma las providencias para que el buque quede en condiciones de continuar la navegación. El día 5 fueron trasladadas a los talleres del arsenal las "dos válvulas de Esley" y el 10 se hizo lo mismo con las "bombas de viento". Consigue además el puerto de Villa del Pilar, libre de todo derecho, para las operaciones de tránsito y depósitos pertenecientes a la Empresa. Recién el 6 de abril el buque queda listo y se hacen las pruebas de máquinas. Navega media legua contra la corriente alcanzando once millas de velocidad a 37 y 38 revoluciones por minuto. Lavarello ha estado enfermo desde el 25 de marzo con un problema renal pero, por suerte, recupera la salud satisfecho con el buen andar del *Gran Chaco*, y comienza una intensa actividad para zarpar cuanto antes.

Al amanecer del 17 carnean una res, cargan un poco de sebo, 35 gallinas, algunos almudes de maíz, zapallos, naranjas y otras provisiones, y a las diez de la mañana levantan anclas, y una hora y media después entran en el Bermejo, al que encuentran con fuerte correntada por influencia de las crecidas del río Paraguay.

La navegación se hace con mucho sacrificio por las lluvias torrenciales, que no paran un solo día, y los persistentes vientos dificultan la diaria tarea de cortar leña para alimentar la caldera. El primero de mayo despachan al cacique Leoncito con correspondencia para Corrientes.

Hasta aquí habían salvado grandes dificultades, pero las verdaderas peripecias comienzan ocho días después de la partida de Leoncito. En ese día, 8 de Mayo, se declara una epidemia a bordo. Empieza a las nueve de la mañana con el maquinista y sigue a medio día con el marinero Pierángelli y el carpintero Delaurenzi; vómitos y

fiebre. Al herrero Miguel y el marinero Migone los someten a un "sistema purgativo". Al día siguiente son el R. Padre Caciano y los marineros Moretti y Antonio Carrantino las victimas del "incesante vómito y violenta fiebre". La navegación debe seguir y el propio capitán del barco asume las tareas del maquinista. Nadie se recupera y, por el contrario, dos días después se suman el pasajero Mister Blilz. Luego ¡el Capitán!, el segundo Peña, el mozo de cámara Felipe Lavarello, y Migone; todos con vómitos y fiebre… El *Gran Chaco* está detenido.

Los únicos que aún no han caído son el contramaestre y los marineros Santiago y Miguel Lavarello, quienes, por precaución, no comen. El Capitán administra los medicamentos. Para el 15 ha mejorado el más joven de los Lavarello, Felipe, y Santiago caza pavas en el monte, con lo que pueden tomar un poco de caldo. Sin embargo, el 19 no hay un solo hombre sano, y la expedición no puede marchar ya que no se puede cortar leña. El Capitán ha mejorado algo. Pregunta a los foguistas si tendrán algún aliento para encender caldera al día siguiente, y solo pueden prometer que harán lo posible. El joven Felipe Lavarello le informa que una parte de la tripulación quiere regresar; están acobardados por su estado de salud.

Cumplieron los foguistas y al alba del día 20 el buque se pone en movimiento, lo que genera descontento a bordo ya que la tripulación consideraba necesario regresar por estar todos enfermos. Lavarello contesta que comprarán medicamentos en Colonia Rivadavia.

La navegación es lenta. El buen trato a los indios tiene sus premios y los pocos que van apareciendo colaboran en la cortada de leña; a todos se les retribuye con paga, tabaco y otros regalos. Están más arriba de Lacangayé. Los enfermos, en general, se recuperan, salvo el marinero Carrantino, por cuya supervivencia el capitán alienta pocas esperanzas. El 27 ocurre otra desgracia: mientras cortaba leña el marinero Antonio Olivari se hiere de un tiro que se le escapa de una pistola que llevaba al cinto. De inmediato lo trasladaron a bordo, le extraen la bala y le practican las primeras curas.

Aparecen muchos indios matacos, y entre ellos un belela de la tribu de Leoncito, a quien Lavarello hace embarcar. Los enfermos siguen mejorando, el maquinista se hace cargo de sus funciones, pero el pobre Carrantino sigue muy mal. Otro accidente: el indio belela se lastima un pie con el hacha mientras cortaba leña. En esta tarea los indios colaboran día a día. Los expedicionarios compran ocho gallinas y dos ovejas en la toldería del cacique Juan Andrés.

El 7 de junio el maquinista Alesich se quema la pierna derecha; otra vez el capitán tiene que reemplazarlo; aún hay quince enfermos. Tres días después el maquinista sigue muy afectado y el capitán se enferma de chucho. A pesar de todo el buque sigue remontando el Bermejo; la colaboración de los indios es realmente ponderable; un cacique y seis o siete de sus acólitos se embarcan proveyendo leña durante un par de

jornadas y luego es relevado por otro grupo. Desfilan así los caciques Tigraní, Napoleón, Capitán Martín, Tucumán, Manuel, Damasco, Santos, cacique Moreno de los "indios pelados", cacique Granadero. Para el 15 Lavarello ha mejorado bastante y también los otros enfermos, pero no el maquinista y el marinero Carrantino. El 22, a poco de zarpar, el Gran Chaco encalla en un banco de arena. Para zafarlo trabajan hasta el anochecer.

A las cinco de la mañana del día 26 fallece el marinero Antonio Carrantino. Navegan hasta llegar, poco antes de la puesta del sol, al lugar denominado "Luna Muerta", en donde anclan para cortar leña y sepultar los restos del desdichado Carrantino. Todas sus pertenencias eran un par de pantalones negros, dos camisas de algodón, un pantalón blanco, un saco de lustrina, un sombrero viejo y una caja de madera.

A media mañana del día siguiente el Gran Chaco reinicia la marcha. No hubo mayores novedades y el 2 de julio largan anclas ya muy cerca de la Colonia Rivadavia, en donde recibe la visita anticipada de varias personas.

El día 3 arriba finalmente, a las 11 a.m., al puerto de la colonia Rivadavia, término del viaje. Lavarello baja a tierra y se presenta ante el Jefe Político Militar, Coronel don Emilio Echazú, entregándole la patente de navegación junto con el manifiesto del cargamento que venía en el buque. Más tarde firma un contrato con el arriero Araya para transportar parte del cargamento a la capital salteña, concluyendo así la navegación.

El viaje había demorado casi cinco meses tras las muchas y graves dificultades que se le habían presentado, pero que no terminaban allí. Los estaba esperando la extinguida sociedad "*Navea & Cía.*", que les embarga el vapor y da comienzo a un largo pleito. Tantos conflictos sobrepuestos provocan un choque irreconciliable entre los socios y se resuelve ante la Corte, donde el Juez de Comercio de Salta falla en favor de Don Ángel Basso, a quién reconoce como "legítimo propietario". El barco permanece fondeado hasta febrero de 1864, fecha en que el Capitán Basso llega por tierra hasta Rivadavia y emprende el viaje de regreso aguas abajo.

4) EPÍLOGO SOBRE EL CAPITAN JOSÉ LAVARELLO

Entre los diversos escritos que evocan las aventuras y desventuras del Capitán Lavarello existen opiniones muy confrontadas acerca de su persona y catadura moral. Esto nos sucede a todos los hombres, por supuesto, y las sentencias estimativas dependerán de las campanas que hayamos oído repicar. A los redactores de estas páginas no nos cabe ninguna duda de que al mundo lo construimos entre todos, pero el

rumbo directriz por el cual avanza la historia, o retrocede según el caso, lo marcan aquellos hombres a quienes les sobra un resto de energía vital como para vencer, aún con menguada holgura, las cotidianas dificultades inmediatas y pueden permitirse el lujo de realizar el intento de modificar este mundo nuestro de cada día. Que lo consigan o no es, apenas, anecdótico, pues muchas veces la aventura acometida está de antemano condenada al fracaso, por motivos de índoles diversas, ya sean técnicos, históricos, humanos y hasta climáticos. No importa demasiado, tampoco, el temperamento de las intenciones que los animan, pues ellas serán interpretadas y calificadas con posteridad, y los criterios dependerán del éxito o del fracaso con que la jornada haya finalizado. Los autores de estas líneas vamos a cuidarnos de emitir juicio moral alguno sobre el navegante Lavarello, pero sí queremos reconocer que nos anima para con él una suerte de "simpatía histórica", como con todos y cada uno de los expedicionarios del Bermejo, ya que el éxito de los esfuerzos consumidos por cualquiera de ellos -más allá del empaque moral que los caracterizase- habría significado una perdurable y enorme buenaventura para nuestras Patrias… Chica y Grande.

El Capitán Lavarello logra cumplir, cada vez, sólo una parte de los enormes compromisos asumidos, y sufre los fieros reveses de la desdicha: pierde barcos, queda arruinado por asociarse con personas de mala fe, y, finalmente, ve minada su salud a causa de los sufrimientos y penalidades padecidas. Nada hemos podido averiguar sobre el destino final del Capitán Lavarello, y apenas si podemos intuir que las fuerzas y la salud se les habrían agotado con el viaje del "Gran Chaco. No hay nuevas noticias de él.

Hacia 1868, en el discurso de apertura de Sesiones del Honorable Congreso, el Gral. Mitre destaca los logros del Capitán Lavarello en la exploración del Río Bermejo. Por otra parte, el capitán Lavarello había celebrado con el Gobierno Nacional un convenio en donde se acordaba concederle, en recompensa de sus esfuerzos, terrenos en la margen derecha del río, pero, y dado que la misión no había sido cumplida en su totalidad, no se le conceden las tierras. Esto motivará, años más tarde, el reclamo de las hijas del capitán, Luisa y Matilde Lavarello. En 1894, el entonces Presidente de la Nación, Luis Sáenz Peña, responde el pedido de las hermanas Lavarello, y firma el decreto por el cual se le otorgan las tierras prometidas a su padre, pero no sobre el Río Bermejo, sino sobre la margen izquierda del Río Arazá, en la Colonia Resistencia, hoy jurisdicción de Puerto Vilelas. Hacia 1901 se produce el traspaso definitivo de la propiedad de las tierras a las hermanas Lavarello. A partir de allí se interpreta que las hermanas Lavarello tomaron posesión del título de propiedad de las tierras que, luego, dieron origen a Puerto Vilelas.

B.- EL CAPITAN THOMAS JEFFERSON PAGE

El 24 de mayo de 1853, nueve meses después de la firma del decreto de libre navegación de los ríos, arriba al puerto de Buenos Aires la cañonera *"Waterwitch"* -*bruja de las aguas*- al mando de su comandante, el capitán de la marina norteamericana Thomas Jefferson Page [38], portador de las insignias de su patria, entonces dividida por la guerra civil. Fue la primera nave de guerra extranjera que se adentraba por estas aguas haciendo uso de la franquicia otorgada por el decreto de Urquiza, y era un vapor de ruedas de 400 toneladas, armado con tres pequeños obuses.

A pesar de ser una nave de guerra, el propósito declarado de su presencia por estas aguas era el de realizar trabajos de carácter científico… Por supuesto que no podemos acreditar inocentemente la veracidad de las intenciones declaradas, pero tampoco podríamos escandalizarnos por disimular los verdaderos propósitos que lo traían desde tan lejos. En aquellos embrollados días el Río de la Plata era un "mundano" centro de maquinaciones e intrigas diversas, y la misión del capitán Page habrá sido, seguramente, uno de los primeros pasos de "inserción" que la pujante potencia de la América del Norte daba por estas tierras. Por otro lado, la tripulación de la nave no incluía científicos de ninguna índole, y su instrumental se reducía a algunos aparatos astronómicos -los mínimos y habituales en cualquier navío de alguna importancia- y contadas herramientas para estudios de descripción natural.

Capitán Thomas Jefferson Page (Foto: Histamar)

Cuando la *Waterwitch* arriba a Buenos Aires la ciudad se encontraba sitiada, por tierra y agua, por el ejército y la escuadra de la Confederación. Page se reporta ante el representante de su país, Mr. Pendleton, y luego visita a Urquiza en el cuartel general que éste había establecido en los suburbios de San José de Flores, para presentarle sus credenciales y acreditar los propósitos de la expedición. El cerco a la ciudad demoraba los inicios de la campaña exploratoria de la *Waterwitch* pero, para su fortuna, al poco tiempo, la flotilla confederada deserta de su bando pasándose al de Buenos Aires, y el episodio propicia los oficios de los embajadores extranjeros que median entre los dos bandos hasta conseguir finalmente el levantamiento del sitio. Antes de la firma de la tregua, Urquiza deja suscripto (el 13 de julio) con aquellos operadores forasteros, los

tratados pendientes sobre la libre navegación de los ríos, *"dando así carácter de hecho consumado a esa trascendental iniciativa"*, según aprecia el capitán de fragata argentino Teodoro Caillet-Bois, biógrafo de Page.

Los altos mandos de las fuerzas confederadas se retiran embarcados en los buques de guerra extranjeros mientras la tropa lo hace por tierra, y Urquiza elije para regresar a Gualeguaychú la cañonera de Page. El viaje demora cinco días, y en ese breve tiempo nace una perdurable relación de amistad entre Urquiza y Page.

El 1º de septiembre de 1853, luego de realizar en Buenos Aires los aprestos necesarios para su viaje exploratorio, la *Waterwitch* se adentra por el Paraná y llega, al cabo de tres semanas, hasta Corrientes, realizando observaciones científicas que, para ser francos, fueron apenas someras, limitándose a estimar, y a veces sondear, la ruta fluvial; en otras -pocas- a la determinación astronómica de algunos puntos (con sextante y horizonte artificial), y a dibujar desde el puente del navío un croquis de las márgenes del río; es claro que en los pasos difíciles se realizaron levantamientos de mayor cuidado. A nuestro parecer, y sin hacernos ilusiones de lucir perspicaces, más que una labor científica aquellas tareas se asemejaban a indagaciones de espionaje.

Al pasar por la isla de Atajo, o Cerrito, lugar donde confluyen las aguas del Alto Paraná con las del Paraguay, la *Waterwitch* se encuentra con una escuadra de cinco *"barquichuelos"* de la armada paraguaya, a la que saluda con una salva ceremonial de trece cañonazos, siendo cumplidamente contestada por los locales. El capitán paraguayo se traslada entonces hasta la cañonera y les da la bienvenida en nombre de su gobierno, lo que tranquiliza a Page pues no tenía certeza del talante con que serían recibidos en aquel "misterioso" país mediterráneo. Nada perturbaba, sin embargo, la capacidad de observación científica de la tripulación de la *Waterwitch*, y dejan anotadas y ubicadas la presencia, cada tres millas, de los fortines paraguayos en la ribera del río.

El 1º de octubre la *Waterwitch* arriba a la Asunción y su capitán es recibido por el presidente de aquel país, Carlos Antonio López, padre del luego presidente y mártir de la "Guerra de la Triple Alianza", mariscal Francisco Solano López. Los tratados de libre navegación del río Paraguay no se extendían aguas arriba de La Asunción, lo que constituía una verdadera dificultad para el Brasil pues aquella vía era el único acceso natural a sus provincias mediterráneas, pero Page obtiene un permiso especial del presidente López que consiente en levantar todas las restricciones para su buque. La cañonera permanece una semana en La Asunción y en el transcurso de esos días llega en el vapor Fanny, de bandera uruguaya y procedente desde Buenos Aires, el cónsul de Estados Unidos, un tal Hopkins, que obra también como agente de una empresa comercial de su país, y tendrá una influencia impensada y desagradable, como veremos más adelante, en el viaje expedicionario de la *Waterwitch*.

La tarea exploratoria que Page se había propuesto incluía toda la cuenca del Plata, pero se observa en él, aunque no sepamos los secretos motivos del por qué, un interés especial por indagar los ríos que, con dirección a occidente, se adentran al centro del continente [(39)]. Por lo pronto la *Waterwitch* remonta el río Paraguay hasta el rancherío brasilero de Corumbá, a mil millas en línea recta de Buenos Aires y dos mil por el río, y es el primer vapor y barco de porte que surca aquellas aguas. Explora empecinadamente una zona lateral del río Paraguay, en la región llamada del "Río Negro", o "Bahía Negra", que es un enorme terreno pantanoso y cubierto de juncos, por entonces desconocido, y en donde se desdibuja y pierde el cauce de un río proveniente del oeste, el Otuquis, al que por entonces se reputaba como navegable en su parte superior, en las proximidades de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. La búsqueda del cauce de este río, perdido en esa inmensa región pantanosa, fue el primero de los obstinados esfuerzos de Page por indagar a los grandes afluentes occidentales de la cuenca del Plata, y con posterioridad hará lo mismo con otros tributarios importantes, como el Bermejo, el Salado y el Pilcomayo, aunque a este último apenas haya alcanzado a reconocer en su tramo inferior. Page remonta unas treinta millas en las aguas del río Negro hasta que la vegetación acuática le cierra totalmente el paso y lo obliga, aunque de muy mal grado, a desistir momentáneamente en su empeño.

En el viaje de retorno hacia La Asunción, y al parar en el más remoto de los fortines paraguayos, advierte con extrañeza que las autoridades, antes tan atentas y obsequiosas, daban ahora muestras de cierta hostilidad y rechazaban con evasivas sus pedidos. Algo había pasado, sin dudas, y la frialdad con que fue recibido en Asunción no hizo sino confirmar esas sospechas. La situación revestía cierta gravedad: su viaje había rebasado las fronteras del Paraguay, y esa audacia podría ser interpretado como un desafío por las autoridades brasileras. Pudo, sin embargo, justificar su proceder ante el presidente López y recobrar su buena voluntad. La *Waterwitch* zarpa entonces hacia Montevideo para realizar trabajos de reparación y aprovisionamiento.

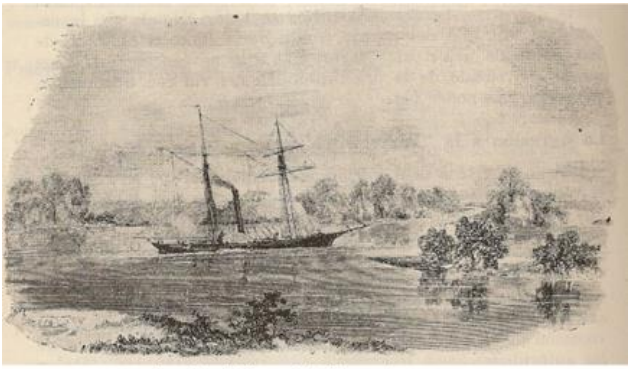
1) PRIMERA EXPEDICIÓN DE PAGE AL BERMEJO (1854)

Mientras Page realizaba la exploración del Alto Paraguay había dejado en la Asunción a algunos de sus ingenieros con el encargo de trabajar en la construcción de un pequeño vapor. Con él se proponía ingresar por los afluentes menores. El vaporcito, bautizado *"Pilcomayo"*, medía 20 metros de eslora, calaba dos pies (60 centímetros dentro del agua) y daba cinco nudos de velocidad, los que se consideraban suficientes para remontar el río. La exploración se adentrará por el Bermejo a fines de mayo de 1854, en los comienzos de las bajantes de las aguas, pero aun así la corriente resulta ser de una fuerza mayor a la esperada y excesiva para la pequeña maquinaria. Al cabo de un

mes se abandona la navegación después de llevar recorridas 112 millas, lo que representaba casi la quinta parte de la extensión del río, y se había sobrepasado sin inconvenientes el *Salto del Iso*, paraje que Soria -cuyos papeles había consultado Page- consideraba como el obstáculo topográfico principal. A pesar de este revés Page queda convencido de las posibilidades que ofrecía el río para con una embarcación de mayor poder. Cabe destacar que el *Pilcomayo* es el primer barco a vapor que surca las aguas del río Bermejo.

2) CONFLICTOS (GRAVES) CON EL PARAGUAY

A su regreso a La Asunción Page se ocupa de reformar el vapor *Pilcomayo* y en hacerle algunos arreglos a la *Waterwitch*, que ya había regresado de Montevideo. Visita luego la región norte de la provincia de Corrientes, y estando allí recibe un llamado urgente de sus oficiales desde La Asunción. Se entera, al volver, que había ocurrido un altercado entre un residente norteamericano y un soldado paraguayo, lo que provoca el reclamo del cónsul Hopkins, y luego un intercambio de notas de agresividad creciente que culminan con la revocatoria del *exequátur consular* de Hopkins y la hostilidad manifiesta de las autoridades paraguayas para con las empresas del norteamericano; Hopkins cierra las fábricas y abandona el país [(40)]. Page, sintiéndose quizá una especie de "emisario de Franklin" entre los salvajes, decide mediar en el conflicto y termina por indisponer al Presidente paraguayo en su contra. Situación ruinosa para Page y su misión pues, aun cuando no había habido una ruptura violenta de las relaciones, las aguas de Paraguay quedaban formalmente cerradas para la *Waterwitch*. A fines de setiembre de 1854 Page abandona La Asunción y traslada su base de operaciones a Corrientes. Desde allí se dispone a explorar el río Salado, adentrándose por el Chaco santafesino con el vaporcito *Pilcomayo*, y parte en esa dirección mientras despacha a la Waterwitch con la misión de remontar el Alto Paraná. No había llegado aún a la ciudad de Santa Fe cuando es imprevistamente alcanzado por la *Waterwitch*, que trae insólitas noticias: a poco de haber iniciado la navegación del Alto Paraná es cañoneada desde el Fuerte paraguayo de Itapirú, agresión que provoca la muerte de uno de sus hombres y daños leves a la embarcación.



Agresión a la Waterwitch (Histamar)

Los alegatos de las partes en conflicto eran, por supuesto, contrapuestos, y mientras el Paraguay argumentaba que la embarcación había infringido la prohibición

de navegar aguas paraguayas, el norteamericano argüía navegar un tramo del río limítrofe con Argentina.

Una furia colosal se apodera del norteamericano, y si no intenta borrar a cañonazos el Paraguay entero es porque poco podía hacerse con los tres cañoncitos de bronce de su nave. Parte inmediatamente a Buenos Aires en busca del *Germantown*, buque de guerra de su nación, con el que pretende escarmentar al Paraguay desmantelando a cañonazos el Fuerte de Itapirú. El buque se encuentra fuera de la ciudad, y cuando regresa, su comandante procede con cautela desechando de plano la excitada indignación de Page, pero informa inmediatamente a su gobierno de la grave situación.

3) LA EXPEDICION SHUBRICK (1859)

El capitán Page se dedica entonces a recorrer el noroeste argentino por tierra, intentando practicar el reconocimiento de las nacientes de los ríos que el gobierno paraguayo le vedaba acceder desde sus desembocaduras, y estando en la ciudad de Salta recibe un mensaje que lo llama desde Montevideo, donde había dejado a la *Waterwitch* en reparaciones. Allí recibe, en enero de 1856, una nota oficial de su gobierno que le impartía orden de regreso. El llamado de la superioridad respondía a que en la Unión se estaba preparando una expedición punitiva destinada a exigir satisfacciones al gobierno paraguayo.

Los emisarios de la vindicta eran nada menos que 19 buques de guerra, con 200 cañones y tripulados por 2.500 soldados, al mando del comodoro Shubrick, que en 1859 llega al Río de la Plata. En la fragata insignia, *Sabine*, viene el capitán Page como jefe de estado mayor, y su hijo Juan Page en calidad de secretario privado del comodoro. Las tropas de desembarco se organizan en Montevideo, y en ellas revistan Juan Page y un hermano suyo, Jeff, teniente del ejército. La fuerza penetra por el Paraná y llega hasta la ciudad de Corrientes, en donde les llega la noticia de la solución del conflicto gracias a la intervención del General Urquiza, entonces en el apogeo de sus influencias y poder.

Este pacífico desenlace merece el siguiente comentario por parte del capitán de fragata argentino Teodoro Caillet Bois, biógrafo de Page, *"... quizá no fue una suerte para Sudamérica, como parecería, atento a que una lección oportuna no le hubiese venido mal al déspota del Estado Ermitaño, evitando acaso la desastrosa conflagración que había de desatar, pocos años después, el hijo y sucesor de Antonio López"*.

No estamos de acuerdo con este parecer ya que siempre consideraremos una invalorable fortuna evitar derramamientos de sangre inocente, pero todavía menos de acuerdo estamos en suponer que esa infame y alevosa agresión habría significado una "lección oportuna" para el pueblo paraguayo… Más bien creemos que el por entonces

naciente “imperio del norte” tuvo la insospechada suerte de salvarse de un “prematuro Vietnam”, con cien años de anticipación, y poco tiempo después, el pueblo paraguayo dará sobradas muestras de su valía y coraje, inmolándose junto a su líder, el Mariscal Francisco Solano López, para defender una independencia altiva y una prosperidad irrefutable, que no se repetirá jamás (No sabía, por supuesto, el pueblo paraguayo que peleaba entonces contra lo que muchos años después se conocerá como “imperialismo”, pero luchó heroicamente hasta la penúltima gota de sangre [(41)]).

Un viajero inglés, aristócrata inteligente y buen escritor, Robert Cunningham Graham, pasará a caballo por el Paraguay inmediato de la posguerra y dejará un testimonio directo, y algo ingenuo, del genocidio perpetrado. Describe al Paraguay como un país en el que habían desaparecido casi todos los hombres y todos los caballos, que eran quienes morían por entonces en las guerras. Cunningham Graham reconoce extraordinaria valentía en el pueblo paraguayo, con escasos o nulos antecedentes en la historia, y se refiere al Mariscal López con términos fuertemente condenatorios. Por supuesto que no nos deben mortificar las desorientadas adjetivaciones de un “turista” de paso, que comparte, además, las opiniones de las clases acomodadas porteñas, estimuladas por la prensa de Mitre, sometida al innoble servicio de potencias extranjeras. Para valorar con justicia al Mariscal Solano López deberíamos consultar a los mismos paraguayos, o a los patriotas federales de la Argentina de esos días, como el coronel Felipe Varela, o el general Ricardo López Jordán, o al cura salteño Emilio Castro Boedo, luego explorador del Bermejo.

4) EXPLORACIÓN DEL RÍO SALADO (1855)

Retornando en el tiempo a los primeros días en que Page estuvo impedido del acceso a las aguas paraguayas, retomamos el relato recordando que durante los meses de mayo y junio de 1855 se dedica, con la *Waterwitch*, a realizar levantamientos en el río Uruguay mientras uno de sus oficiales, el teniente Powell, realiza tareas de relevamiento en el delta del Paraná con un vaporcito de alquiler.

La tarea siguiente de Page, y una de las más completas que realiza, es el relevamiento del *Salado (*nuestro *Juramento)*, río hasta entonces misterioso, del que ningún dato concreto se tenía, y no faltaba quienes lo consideraban un simple brazo del Paraná. Recordemos que este río desemboca en el río Paraná, en las proximidades de Santa Fe, ciudad próspera durante la colonia pero que había caído a una situación miserable por los efectos de las guerras civiles.

Para esta exploración se arrienda el *“Yerba”*, vaporcito que una empresa comercial trae desarmado desde Norteamérica, y al que se procede a armar en el Tigre. Tenía 34 metros de eslora y calaba poco más de dos pies (60 centímetros por bajo del agua).

La exploración se inicia el 13 de julio de 1855, y la primera jornada se realiza con el acompañamiento a bordo del gobernador de Santa Fe y una comitiva. A las 75 millas del sinuoso trayecto, pero a escasas 20 en línea recta de la capital, estaban ya en pleno país salvaje, sin vestigio alguno de civilización. En las riveras observan jaguares, carpinchos, avestruces, y todo tipo y abundancia de fauna americana, a más de nutridas manadas de potros en estado salvaje. En Monte Aguará, 340 millas aguas arriba de la desembocadura, deben desistir de continuar con el viaje pues la profundidad, que había disminuido gradualmente, ya era apenas la necesaria. De todas formas quedaba probada la navegabilidad del Salado hasta aquél punto, aún en un mes de bajante como el que transcurría. Page deja anotado que el agua del río era tan salada como la del mar, y que ningún indígena poblaba la zona. Este viaje había durado unas tres semanas.

El vaporcito fue confiado luego a un oficial para trabajos en el delta, mientras Page, empeñado en su demanda por el Salado y otros ríos del noroeste, emprende viaje por tierra hasta Santiago del Estero para reconocer el río en su curso superior.

El gobernador de Santiago, Manuel Taboada, interesado en los trabajos del norteamericano lo provee de un bote de 6 metros que tenía en el río Dulce, al que hace llegar hasta el Salado, 50 millas al norte, en una carreta de bueyes. Además, el general Taboada, hermano del gobernador, acompaña a Page con una escolta.

Luego de un mes de difícil navegación, dificultada por una gran crecida, producto de las lluvias que habían inundado las márgenes, Page se ve obligado a dar por terminada, en Monte Cueva de Lobo la navegación, cuando faltaba apenas un centenar de millas para llegar hasta Aguará, punto en donde se interrumpiera la navegación del *Yerba*. Continúa entonces por tierra los culebreos del río, dejando así reconocida la casi totalidad del Salado, una 800 millas, y probada su navegabilidad con embarcaciones adecuadas, además de alguna limpieza del cauce.

Viaja luego a la ciudad de Tucumán, a la que bautiza con un calificativo que se hará famoso y perdurará para siempre en la memoria, nombrándola como: *"El Jardín de la Confederación"*; mote que sufrirá luego una lógica modificación, cuando nuestra patria sea, más adelante, una república.

El verdadero propósito de sus viajes por el noroeste era abordar los ríos Pilcomayo y Bermejo en las cabeceras, para recorrerlos luego aguas abajo, ya que el gobierno paraguayo le cerraba las otras vías de acceso. En Salta se encuentra con los refugiados de una reciente y fracasada revolución boliviana, quienes estaban trabajando vivamente para la revancha. Esta situación de inseguridad política lo induce a renunciar al proyecto pues la ayuda oficial le era indispensable para llevarla a cabo. De todas maneras, ya dijimos que estando en Salta le llega un llamado desde Montevideo, donde se entera que su gobierno lo convoca para integrar y organizar la expedición filibustera que hemos relatado.

5) EXPLORACIÓN DEL BERMEJO (1860)

Solucionado el conflicto por mediación de Urquiza y, de esta suerte, abierto de nuevo el tránsito de los ríos paraguayos, prosigue Page con la exploración del río Paraguay, usando para ello dos vaporcitos, el *"Argentina"* y el *"Alpha"*, traídos en piezas desde los Estado Unidos, y con ellos da comienzos a lo que denomina "Expedición del Plata". La *Argentina* medía 30 metros de eslora y calaba 4,5 pies (1.4 metros dentro del agua), y el *Alpha* 16 metros y 2,5 pies (75 centímetros por debajo de la línea de flotación).

Remonta el Alto Paraguay y en mayo de 1859 se encuentra nuevamente en la *Bahía Negra*, buscando vanamente, con río crecido, la boca del Otuquis en aquella sabana acuática de 80 a 100 millas de extensión. Continúa luego viaje, subiendo por el río Paraguay, y transpone Corumbá, límite alcanzado en 1854, y llega sin dificultades hasta Cuyabá, Capital de Matto Grosso y próspera ciudad, centro de una zona aurífera.

El 6 de diciembre de 1859 -finalizada ya la exploración del río Paraguay- el *Alpha* se adentra por el Bermejo en momentos de finales de bajante, por lo que encuentran una única dificultad en el Salto del Iso, a 56 millas de la boca, en donde tienen que aligerar cargas.

La navegación es larga y tediosa -dura tres meses- pero no registra incidentes de importancia. Cerca de la frontera con Salta encuentran otro vapor, el *"Bermejo"*, propiedad de la empresa que se proponía realizar actividad comercial navegando el río, y que bajo el mando del capitán Lavarello había comenzado a remontar el río un año antes, quedando embicada en aquél punto, sin posibilidades para bajar o subir las aguas. Según el parecer de Page no se podía haber elegido un barco más inadecuado para la tarea: calaba seis pies de sobra, amén de su excesiva eslora. La tripulación lo había abandonado y la empresa tuvo que enviar otra para sustituirla. Logra zafar posteriormente, pero constituye un verdadero desastre financiero para la empresa comitente.

El *Alpha* llega en su incursión hasta unas cien millas río arriba de Esquina Grande **(42)**, en Salta, y desde allí le resulta imposible continuar remontando el río debido al progresivo incremento de la fuerza de la corriente y la falta de buena leña para combustible. El 6 de marzo de 1860 está de regreso en la desembocadura con el Paraguay.

Posteriormente Page se dirige a explorar el Alto Paraná, y envía al vaporcito *Alpha*, bajo el mando de uno de sus oficiales, a explorar el río Pilcomayo. La expedición fracasa a 150 millas de la entrada del río, no por falta de agua, sino porque la vegetación se hace tan espesa que une las márgenes del río, cerrándole el paso.

C. - DON NATALIO ROLDÁN Y LA "COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN A VAPOR DEL RÍO BERMEJO"

Los momentos "grandes" de la historia no son solamente aquellos días de bonanzas y prosperidad que nos empeñamos en recordar como joyas de un pasado magnífico, añorado y quizá perdido, sino también las derrotas decentes y los honrados fracasos. Tanto las magnas victorias como las dignas derrotas nos han construido como nación, y es justo revivirlas en lo que llamamos "memoria colectiva" y es, en verdad, "memoria de la patria".

Entre 1868 y 1870 Don Natalio Roldán [(43)] funda la *"Compañía de Navegación a Vapor del Río Bermejo"*. Natalio Roldán era un comerciante porteño que en todos y cada uno de los años de su juventud había dedicado algunos meses a explorar el Chaco, sumando más de 20 excursiones antes de emprender la epopeya. Era de los hombres que poseen una notable fuerza interior; creía en el país y sus instituciones, en el valor de la palabra empeñada, y su voluntad no conocía desmayos ni lo arredraban los obstáculos. Sin ninguna duda, años atrás habría marchado (*sin angustias*) con San Martín o Belgrano. Sus afanes podían tener algo o mucho de utopía, pero utopías han parecido siempre las empresas que cambiaron luego el curso de la historia de los pueblos.

Natalio Roldán (Histamar

Como tenaz conocedor del Chaco, y con el propósito de fundar una empresa para navegar el río Bermejo, se aboca al trabajo de convencer a quienes pudiesen aportar capital. Fue venciendo resistencias y contagiando entusiasmo hasta que logra constituir una sociedad, la *"Sociedad de Navegación a Vapor del Río Bermejo"*, presidida por el señor Francisco G. Molina, y conformada por el mismo Roldán y los señores Guillermo Matti, Juan Videla, Sebastián Casares, Juan Sosa y Juan Raimundín. Sus objetivos eran: explorar el Río Bermejo; estudiar la navegación; colonizar el Chaco y rescatar regiones de innegables riquezas uniendo Salta y Bolivia con el Paraná y Buenos Aires.

El Presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento, le había manifestado voluntad de apoyar la empresa en cuanto fuese posible. Sarmiento le había expresado: *"Sepa usted, Roldán, que declararé a la Sociedad de Navegación del Bermejo benefactora de la patria"*. Corría el año 1869, y en los primeros días de octubre se aprueba por Ley Nacional Nº 354 un convenio según el cual se otorga a la Sociedad la concesión para canalizar

y navegar el Bermejo. Se firma entonces un contrato en el cual la Sociedad se compromete a verificar la navegación del río hasta la Esquina Grande, y explorar luego los canales hasta Orán, incluyendo estudios sobre los ríos San Francisco y Lavallén.

La asombrosa buena suerte (ese nada frecuente accidente de la vida) le concede a Don Natalio Roldán asociarse con el señor Francisco G. Molina para esta empresa. Fueron dos hombres que se merecieron mutuamente, e iguales en todo: igual hidalguía y honestidad, igual coraje y desprendimiento, y ninguno de los dos ahorró esfuerzos y sacrificios para afrontar el reto enorme de desafiar al Bermejo. Y pareja la desdicha para los dos, ya que la constancia por sostener, con fuertes desembolsos de dinero y sacrificios personales, la Compañía, los deja en la ruina. El señor Francisco Molina estuvo -de los diez años que duró la Sociedad- ocho al frente de la Compañía, y el cronista de la expedición, Guillermo Aráoz, en homenaje ante su muerte, deja dicho, con razón y pena: *"Consumió gran parte de su fortuna, perdió su tranquilidad y apresuró el desenlace de su vida, sin tener la satisfacción de alcanzar el fruto de sus patrióticos desvelos"*.

1) PRIMER VIAJE: EL "SOL ARGENTINO" (1871)

La Sociedad contrata para dirigir la primera expedición (como capitán, pero también como ingeniero, piloto y baqueano) al marino norteamericano Thomas Jefferson Page, quién, con el vaporcito *Alpha*, ya había remontado el Bermejo en 1860. Se pensaba, además, designarlo ingeniero jefe de las obras futuras. Page elije, como el más apropiado *"de entre todos los que se hallaban en el Río de la Plata y ríos interiores"*, al vapor *"Sol Argentino"*, propiedad de su hijo Juan Page, al que se arrienda con un costo de 2.000 patacones mensuales, y en el que harán el viaje exploratorio con una tripulación de 23 individuos entre marineros (todos norteamericanos) y demás empleados. El señor Natalio Roldán lo hace como representante de la Compañía.

El *Sol Argentino* era un vapor de hélice, de 80 toneladas de porte, casco de hierro de un centímetro de espesor, máquina de alta y baja presión de 30 caballos nominales de fuerza. Mide 101 pies de quilla, 12 de manga y 5 de calado (aproximadamente, 30 metros de largo, 4 de ancho y 1,5 por bajo del agua).

Vapor Sol Argentino (Fuente G. Araoz)

Para conseguir una visión convenientemente precisa de las enormes dificultades y el formidable empeño de Don Natalio Roldán para superarlas, relataremos este primer viaje con abundancia de detalles, siguiendo el diario de viaje de Guillermo Aráoz.

El *Sol Argentino* parte desde el puerto de Buenos Aires el 26 de febrero de 1871. Pocas horas antes de la partida, cuando la Compañía no ya podía volver atrás, el capitán incorpora tres nuevos tripulantes, un baqueano, un piloto y un ayudante ingeniero (eran sus funciones), incrementando los gastos de la Compañía. Arthur Daniels como ayudante, Robert Kircklare como piloto, Manuel Cabo de Vila como baqueano. En síntesis, la marinería estaba compuesta totalmente por norteamericanos, y entre los argentinos estaban Victorio Sacarrán, comisario; Guillermo Aráoz, representante del estado, y el señor Roldán, que se encontraba en Paraguay y debían recogerlo de pasada en el Fuerte de Humaytá. Desde el primer día los argentinos comenzarán a sufrir el maltrato de los norteamericanos, y el comisario Sacarrán propone a Aráoz regresar a Buenos Aires por no poder sufrir más la conducta de los gringos.

El 5 de marzo (7 días y medio desde la partida) llegan a Humaytá. No encuentran allí al señor Roldán, que, atacado de paludismo había ido hasta Asunción para hacerse tratar. Pasan los días y Roldán no regresa, lo que pone nervioso a Page y amenaza con entrar por el Bermejo sin él.

El 11 de marzo (13 días desde la partida) llega Roldán, aún convaleciente de fiebre, acompañado de un señor Juan Barbosa, que debe acompañarlo en la expedición. Al día siguiente, 12 de marzo (1° día navegando el Bermejo), parten muy de madrugada y a las cinco de la mañana se encuentran en la embocadura del Bermejo; la sondean y se adentran por él.

El 14 de marzo (3 días navegando el Bermejo) pasan por la *isla de Ñacurutú*, de dos cuadras de ancho y tres de largo, circundada por altas barrancas, inaccesibles por todos lados, y cubierta de un monte muy tupido de árboles inmensos. Más adelante pasan el *Salto de Iso*, descripto por Pablo Soria en su viaje, que es una barrera de arcilla calcárea (tosca), más dura y de mayor resistencia a la erosión que el material circundante, que en temporada de crecientes no representa un obstáculo para el vapor y solo se manifiesta como un pequeño movimiento de las aguas.

A lo largo del viaje sufren numerosas varaduras, de distinta gravedad según se tratase de fondos arcillosos o arenosos. En las arcillas el encallamiento puede demorar al buque por días, y obligar a esforzados trabajos de descarga para aliviar el peso del barco, o, en el peor de los casos, esperar una creciente salvadora para liberar. Con los bancos de arena el trabajo es más sencillo, ya que el mismo movimiento del agua limpia de arena a la quilla, y el barco libera fácilmente. Estas detenciones agrían la relación

entre Roldán y Page, pues el argentino exaspera ante la falta de premura del norteamericano por librar la embarcación en las demoras.

El 15 de marzo (4 días navegando el Bermejo) y, según cálculos de Page, a 60 leguas del río Paraguay, el vapor queda encallado con todo el buque asentado sobre un banco de tosca. Todos los intentos de liberación son infructuosos, hasta que el 22 de marzo (11 días navegando el Bermejo) una creciente libera al buque, luego de una semana de retraso. Durante estos días se observan grandes humaredas, que son quemazones del monte realizadas por los indígenas para avisar de novedades en el río.

El 24 de marzo (13 días navegando el Bermejo) continúan viaje río arriba y avistan por primera vez a los aborígenes, más de 100, que los asombran por la estatura, robustez y musculatura de *"estos hombres tan bien formados"*. Les reparten algunos regalos.

El 25 de marzo (14 días navegando el Bermejo) pasan por la boca del *Teuco*, que en ese entonces nacía del Bermejo y, tras correr 300 leguas en paralelo, volvía a él con sus aguas. Esta reunión tiene por nombre *"Confluencia"*. El caudal y anchura del Teuco desconsuelan un tanto a Roldán, pues la impetuosidad de sus aguas contrastan con las del Bermejo, casi muertas por arriba de esta boca. A pesar de ello deciden continuar viaje por el Bermejo, y a los pocos kilómetros el baqueano observa que no hay suficiente agua como para seguir adelante. El baqueano y Roldán bajan en un bote al río (llevan dos a remolque: una lancha para diez personas, y un bote para cuatro) para sondear el canal profundo (se conoce con el nombre de *talweg*: línea que une los puntos de más bajo nivel en el lecho de un curso de agua, sea éste permanente o no). Encuentran que, si bien la profundidad es -por muy poco- suficiente, el canal es demasiado angosto para el vapor. A este lugar lo denominan "mal paso". Desandan media cuadra y amarran el buque en la costa.

En esta primera oportunidad, ya que lo hará frecuentemente en adelante, Page sugiere a Roldán regresar a Buenos Aires. Este considera necesario esperar algunos días para ver si el río crece. Resuelven entonces permanecer allí hasta el 30 de marzo, esperando que una crecida les diese paso. En caso de volver -dice Roldán- explorarán el Teuco. Page responde que no es obligación de él navegar otro río que el Bermejo, y que ya verá si se resuelve a hacerlo. El argentino replica que la Compañía tiene un contrato con el Gobierno de la Nación para navegar el Bermejo o el Teuco, y que de todas maneras se han de explorar ambos.

El 29 de marzo (17 días navegando el Bermejo) continúan esperando que suban las aguas para forzar el "mal paso", y como las provisiones están llegando a un punto crítico, Page plantea a Roldán, para ir ganando tiempo, contramarchar hasta la boca del Teuco y explorarlo. Este había sido, al fin de cuentas, la propuesta de Roldán desde el primer día en que llegaron allí. La resolución alegró al pequeño grupo de argentinos, pero no tanto al de gringos, que deseaban volver a Buenos Aires.

En la madrugada del 31 de marzo (19 días navegando el Bermejo) largan amarras y se adentran por el Teuco navegando a toda máquina, pero solo hasta el mediodía pues se encuentran con saltos de agua de metro a metro y medio de altura, infranqueables para el buque. Aparece un grupo grande de indios, unos 200 de a pié y 150 de a caballo, que los atacan con balas y flechas desde ambas costas, y ellos repelen a balazo limpio. A todo vapor retornan al Bermejo, y atracan en la banda de enfrente del río. El capitán insiste en volver a Buenos Aires y Roldán en esperar más o subir para ver si se puede franquear el "mal paso". Ya se tratan mutuamente con evidente fastidio.

El 1 de abril (20 días navegando el Bermejo) reaparece la misma indiada que los había atacado en el Teuco. Conservan aún los colores rojo y negro que se ponen en el rostro para entrar en pelea. Roldán, armas en mano, los conmina a retirarse, cosa que hacen. Estos aborígenes eran -según el cronista Aráoz- los que en 1860 habían matado en Esquina Grande al R. P. Fray José Puigdengolas [44] y a 4 o 5 peones más. Vuelve las objeciones de Page para forzar el "mal paso", arguyendo que ya no hay carbón suficiente; acuerdan hacer leña para mezclar con el carbón.

El 2 de abril (21 días navegando el Bermejo) se ponen en marcha aguas arriba y atracan para hacer leña en un lugar próximo a -entonces solo quedaban los vestigios- *Concepción del Bermejo* (construida en 1585 y abandonada en 1631).

El 4 de abril (23 días navegando el Bermejo) sueltan amarras y llegan al "mal Paso". El baqueano sale en un bote a sondear el canal y vuelve con la noticia de que, aunque con mucha dificultad, lo podrán sortear. Arremeten contra él y… ¡lo pasan! Comenta Aráoz: *"Gran contento entre los católicos; lo contrario en los protestantes"*.

Continúan navegando, a pesar de la insistencia de Page por volver a Buenos Aires, pero el canal profundo es muy angosto y sufren numerosas varaduras. Ilustra Aráoz: *"se nota la aflicción en el semblante del Sr. Roldán; placer en los gringos"*. El 7 de abril (26 días navegando el Bermejo) se rompe una hélice contra un raigón, y continúan adelante con una sola, lo que les reduce la velocidad. El río comienza a crecer y el 12 de abril (31 días navegando el Bermejo) pasan por frente de la antigua *reducción de San Santiago*, de indios mocovíes, conocida como *Lacangallé*. Comienzan a observar gran cantidad de aborígenes. El río continúa creciendo, lo que facilita la navegación, y les permite suponer que en 3 o 4 días llegarán a la Esquina Grande. Pero el capitán demora la marcha más de lo conveniente haciendo cortar leña pues -argumenta- no recuerda si podrán encontrarla más adelante (¿…?). Esto preocupa a los argentinos, que sufren las pérdidas de tiempo y las presumen como una maniobra desleal del capitán; sobre todo en esta ocasión, cuando se tiene una crecida favorable de las aguas, ya que en un río tan cambiante en cualquier momento podía comenzar la bajante.

El 15 de abril (32 días navegando el Bermejo) la rueda dentada, de madera, que hace girar los ejes de las hélices, sufre la rotura de tres dientes. Amarran en la costa y

maquinista y carpintero preparan nuevos dientes para remplazar los rotos. Reparada la rueda dentada continúan viaje, y el 18 de abril (35 días navegando el Bermejo) pasan por la *Reducción de San Bernardo* (fundada en 1780 y abandonada en 1805). El 19 de abril (36 días navegando el Bermejo) la rueda dentada se vuelve a romper; esta vez 7 u 8 dientes. Amarran en la costa para una nueva reparación. El 21 de abril (38 días navegando el Bermejo) continúan navegando, pero con numerosas paradas para levantar presión en las calderas, varias veces en el día. Los argentinos ven en estas demoras una nueva invención del capitán, ya que hasta entonces no habían ocurrido con tanta frecuencia.

El 26 de abril (43 días navegando el Bermejo) comienzan a notar una bajante del río, y a pesar que Roldán sugiere apurar el viaje, el capitán ordena continuas paradas para cortar leña -a pesar de haber suficiente en las bodegas- pues, repite, teme no encontrarla más adelante. El 27 de abril (44 días navegando el Bermejo) continúan cortando leña, aunque durante la noche habían medido una bajante de 1 metro en las aguas del río. Continúan navegando pero con frecuentes varaduras porque el río baja más y más. La preocupación aumenta pues los víveres y las municiones de caza escasean. Llega un momento en que la navegación se hace imposible por la poca profundidad del río, al que sondean y confirman la imposibilidad. El 29 de abril (46 días navegando el Bermejo) amarran el buque en la costa sur, en un remanso de 2 a 3 metros de hondura.

Conferencia para determinar qué hacer. Los argentinos deciden llegarse hasta Rivadavia para conseguir ayuda. Page opina que hicieran lo que mejor les pareciera. Preguntan al capitán la posible distancia hasta Rivadavia, y opina que unas 15 millas por agua, por lo que la operación llevaría apenas unas cuantas horas.

El 1 de mayo (1° día navegación a remo) parten en bote todos los argentinos (Roldán, Barbosa, Sacarrán, Aráoz, Manuel Cabo de Vila) y cuatro marineros norteamericanos como remeros; nueve en total. Llevan, como toda vitualla, 6 galletas por persona, dos latas de sardinas, un saco de yerba de media arroba, dos libras de café tostado, dos de azúcar, un mate y una pava, dos jarros de lata, una achuela de mano, y para caza y defensa, dos escopetas y dos rifles, con 200 tiros de bala y munición de caza, y cuatro bayonetas. En ese mismo día recorren 30 millas, por lo que suponen que ya están muy cerca. Continúan remando (los marineros) y el 2 de mayo (2° día navegación a remo) los atacan a flechazos una indiada numerosa, que acechaba en un angosto del río, y acometen lanzando voces y toques de corneta (que las hacen de asta y llaman *pucuna*). Los repelen a balazos y caen varios. Roldán dispara contra el que venía al frente, tocando una corneta, y el corte y sonido que ha dado la corneta hace presumir que el balazo ha sido en la boca. Los demás huyen despavoridos. Se ha gastado en el combate la mayor parte de las municiones, pero suponen que la indiada ha quedado

escarmentada y difícilmente repita el ataque. Se manda amarrar en un raigón que está en medio del río para pasar la noche.

3 de mayo. Continúan remando a todo tren (Aráoz comenta: *"Pobres marineros; estos infelices parecen de hierro"*). Ya no quedan provisiones y aquél día desayunan un *yerbiao* sin azúcar. Amarran el bote y, con los pocos cartuchos que les quedan, salen de caza y consiguen dos charatas. La corriente trae un zapallo amarillo, que va a parar a la hoya, y hace suponer la proximidad del poblado. Amarran para descansar. No ven rastros de indios.

4 de mayo. Y*erbiao* y a marchar. Paran a cazar y consiguen cinco charatas y un loro. Encuentran un zapallar (vestigio de toldería abandonada), de zapallitos chicos y casi todos helados; cosechan más de cien y los asan, aliviando un poco el hambre. Los norteamericanos tenían entonces (igual es hoy; me consta), la costumbre de trabajar duro en la jornada pero la concluyen temprano (a las 5 o 6 de la tarde), y Roldán (el único que lo tiene) comienza a atrasar el reloj (¿costumbre argentina?) para hacerlos trabajar (remar) un par de horas más.

5 de mayo. Continúa la marcha pero poco se avanza pues hay viento en contra. Día de poca caza: un pato y una torcaza.

6 de mayo. Los marineros continúan remando (dos horas por 15 minutos de descanso). Aráoz piensa: *"Pobres marineros, ¡cómo resisten tanto! Nada avanzamos cuando lo hacemos nosotros"*. Ya no hay nada para comer. Encuentran una palma y la hachan para consumirle el corazón. Les sabe exquisita, pero es poca cosa para nueve hombres muertos de hambre. Cazan una garza blanca, pero les queda un parque de 15 cartuchos y 7 balas para rifles, por lo que solo tirarán si toman dos aves juntas. Ocurre una anécdota graciosa: Todos reclaman a Roldán no haber parado más temprano para cazar; él promete que no faltará la comida, y al decir *"si hemos de tener que comer…"* salta una boga de un pié de largo (30 centímetros) y cae dentro del bote. La asan, pero ya no pueden más de hambre.

7 de mayo. Continúan la marcha. Cazan 5 charatas y encuentran un zapallar, pero con pocos zapallitos.

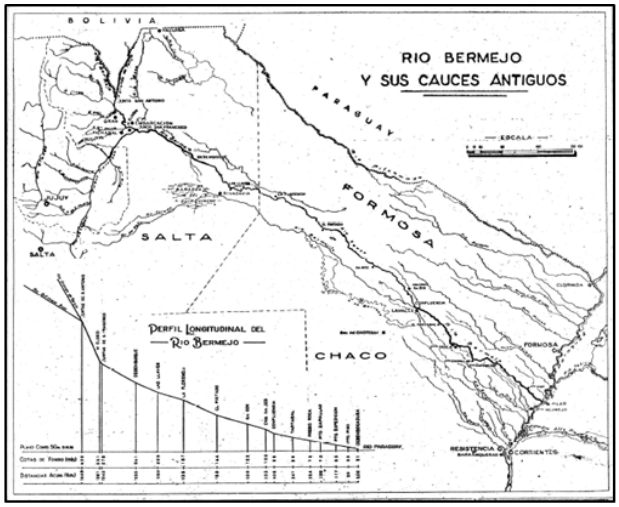
8 de mayo (69 días desde la partida en Buenos Aires; 55 navegando a vapor; 8 días a remo). Continúan bogando. Ya no temen a los indios sino al hambre. Y Aráoz escribe (medio en broma, aunque quizá no tanto) que si aquellos atacasen, aunque gastaran todas la municiones tendrían *algo* para comer. Roldán ordena que se gasten todos los cartuchos y cazan 7 charatas. Solo les quedan 7 balas de rifle. El hambre es tanto que Aráoz recela de los marineros pues, cuando ya no hubiese nada para comer, estos podrían matarlos cuando estuviesen dormidos y comerlos.

En ese estado de desesperación estaban. Atracan en la costa norte y ven huellas de caballos. Piensan que son de indios chunupíes, que tienen caballos y armas de fuego.

Dan voz de alarma y los marineros, que poco entienden el castellano, se suben al bote tratando de retirarse, dejando al resto en tierra. Los contienen. Se adentran por un camino y toman un prisionero que viene a caballo y resulta ser gente del capitán Ignacio López, al que mandan a llamar. *"Avísele que somos los del vapor, y no vuelva sin un buen matambre, cigarros, pan y queso"*, y al instante comienzan a cocinar las siete charatas. Pasan, por fin, una magnífica y descansada noche.

9 de mayo. Les traen caballos y con ellos marchan hasta el Fuerte *Coronel Gorriti*, donde almuerzan opíparamente (buenas conservas, vinos, dulces, y provistos de todo, hasta ropa), y, acompañados del capitán López, pasan a Rivadavia.

El día 10 parten, acompañados por el capitán López y una delegación de 60 a 70 hombres, en rescate del *Sol Argentino*, y el día 12 llegan hasta el vapor, proveyéndolos de todo lo necesario. Intentan ponerlo en movimiento pero es imposible. Regresan todos a Rivadavia.



Antiguos cauces del Bermejo (CONABE)

Nota de intratexto: En el paraje *La Quena* (lugar en que lo cruza el puente de la ruta nacional 34) el río Bermejo sale de las últimas estribaciones de las Sierras de Aguaragüe, por donde corre encajonado, para discurrir, camino al río Paraguay, sobre esa monótona y vasta llanura que es el Chaco. Sobre esa llanura puede divagar libremente en una ancha faja de muchas decenas de kilómetros, y por lo tanto, la posición del canal principal nunca fue ni será definitiva. La prueba de esto son los numerosos cauces y meandros abandonados, que se pueden observar en fotografías satelitales (usted puede hacerlo entrando en Google Earth) a muchos kilómetros de distancia del canal actual. Desde los tiempos en que se conoce al Bermejo también lo es el canal que se abre al norte, y los indios conocen como *Teuco* (al del sur llamaban *Teutajj*), y se encontraba seco en el tiempo de las exploraciones de Morillo, Cornejo y Soria, que no lo registran. El navegante Felipe Saravia es quién, en bote, lo recorre por primera vez y deja memoria del viaje. En los diversos tiempos de su historia reciente (es necesario diferenciar los tiempos humanos de los geológicos) las aguas del Bermejo deben haber alternado entre uno y otro canal, o simultáneamente en ambos, y es muy posible que los sedimentos (observados por el padre Morillo y registrados en su diario de viaje) aportados al cauce del río por los afluentes de la costa sur del Bermejo, los ríos *San Francisco*, *Del Valle* y *Dorado*, hayan ido empujando gradualmente las aguas hacia el canal norte. El lugar en donde se separaban las aguas del Bermejo se conoce como *Desemboque*, y está ubicado en las cercanías de la Esquina Grande. En la actualidad el viejo canal sur recibe el nombre de *"Antiguo cauce del Río Bermejo"*, o *"Bermejito"*, o *"Teuquito"*, y solo recibe las aguas que le aportan los ríos Del Valle y Dorado.

Recordemos que cuando pasan por *Confluencia* habían observado mayor caudal y velocidad en las aguas del canal norte (Teuco) que en el del sur (Teutajj), y la creciente registrada desde el 8 de abril

hasta la noche del 25, debe haber librado las barreras que contenían una parte de las aguas en el canal sur y volcado de manera decisiva en el canal norte. De allí la violenta y rotunda bajante que malogra el viaje. Roldán realizará después enormes trabajos y esfuerzos para volver las aguas al canal sur, pero como es casi imposible vencer las fuerzas de la naturaleza con tan precarios recursos, poco tiempo después el trabajo resultará inútil.

Roldán pide, por intermedio de Aráoz, auxilio al gobierno de Salta, y el gobernador Delfín Leguizamón, muy interesado en la empresa que tantos beneficios podría traer a la región, generosamente se lo presta; envía técnicos e ingenieros que dan comienzo a los trabajos de rescate del barco, volcando las aguas en el canal sur. Había, sin embargo, un gran problema por resolver: la carencia de mano de obra. Se trataba de conquistar a la indiada, a quien la sola presencia de los blancos irritaba; consideraban -con toda justicia- propia la tierra, el río, la selva. Roldán, hombre de profundo humanismo, supo cómo ganarlos. Con regalos logró la colaboración de algunos indios, y a medida que la obra progresaba se fueron sumando caciques y tribus. Se fijó una escala de pago en ropas, víveres, tabaco y útiles diversos (no les interesaba el dinero, que ni conocían ni tenía utilidad en la selva). El sistema le permitió contar en determinado momento con casi dos mil indios trabajando en forma disciplinada, en diversos lugares, a veces muy distanciados entre sí. Hicieron canales, abrieron cauces, cerraron pasos, y el “Sol Argentino” pudo salir de su varadura y llegar hasta Rivadavia, para regresar luego a Buenos Aires el 22 de febrero de 1872, a casi un año de la partida.

El plan de trabajo cubrió cinco años: nunca se había realizado en el país, ni volvió a intentarse, una obra de tal envergadura, con tan elementales herramientas y mano de obra exclusivamente indígena. En esa titánica tarea se movieron más de seis millones de metros cúbicos de tierra y arena, voltearon miles de árboles, se trazaron cuatro grandes canales con una longitud de 19 kilómetros por cien metros de ancho y cuatro de profundidad, se levantaron seis diques de mil metros por 18 de espesor y 5 de altura, y se volaron y nivelaron con dinamita cinco saltos.

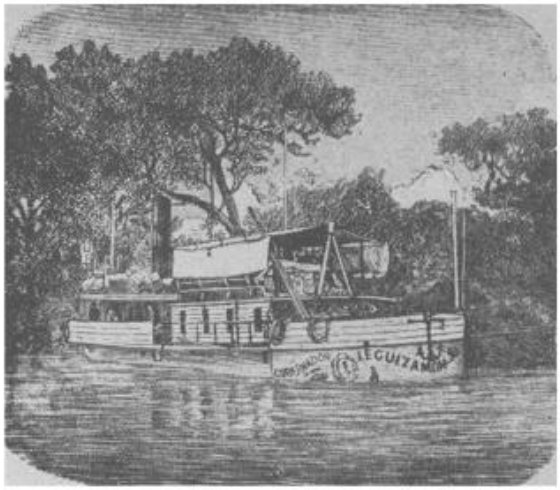
Al cumplirse la primera etapa de las tareas una gran creciente vuelca las aguas sobre el brazo norte del río -el Teuco- quedando perdidos todos los trabajos realizados sobre el Bermejo. Roldán no acobarda y se recomienzan las obras sobre el Teuco.

2) PERSISTENCIA DE LA COMPAÑÍA POR NAVEGAR EL RÍO BERMEJO

El 30 de setiembre de 1872 la Compañía consigue una prórroga de la ley de concesión sobre el Bermejo, además de una subvención de 500.000 pesos fuertes en fondos públicos. Pero esa ley contenía un “inconveniente” decisivo ya que la subvención solo sería otorgada *"una vez que dicha navegación se hallase establecida y arreglada definitivamente sin obstáculo alguno"*. En realidad, esos recursos habrían

sido de mejor provecho para realizar los imprescindibles trabajos de canalización del río -hacerlo verdaderamente navegable-, y no para después, cuando las dificultades hubiesen sido resueltas. Los Inconvenientes a superar fueron demasiado grandes para este grupo de ciudadanos que, faltos del apoyo necesario, perdieron todos sus recursos y, por consiguiente, ocasionaron la ruina total de la empresa. Como vemos, no solo las dificultades geográficas y físicas estorbaron la navegación regular y provechosa del Bermejo, sino también -al decir de Sarmiento- las *"cataratas burocráticas"*.

El 5 de mayo de 1872 inicia su viaje inaugural el mejor barco que tuvo la Compañía: el vapor *"Gobernador Leguizamón"*, bautizado así en honor al gobernador salteño por su inestimable ayuda. El *Gobernador Leguizamón* era un vapor de 110 pies de quilla, 16 de manga y 4 de puntal (aproximadamente: 33 metros de quilla, 4.8 de manga y 1.20 por debajo del agua). Una nave no muy adecuada para navegar el Bermejo, pero que fue el de menor calado que se había podido encontrar en los puertos del Plata. El 6 de febrero de 1873 envían a Inglaterra y Estados Unidos a Francisco Sosa con la misión de comprar barcos apropiados.



Vapor "Gobernador Leguizamón"

No haremos una relación detallada del primer viaje del *Gobernado Leguizamón*, pero sí diremos que estuvo comandado y dirigido por don Natalio Roldán ya que la Compañía no había quedado satisfecha con los resultados de la expedición bajo el mando de Page. Además de sus anteriores compañeros (Manuel Cabo de Vila, Guillermo Araoz y Juan Barbosa) viajará con ellos un personaje singularísimo, una verdadera eminencia intelectual y política, el doctor en teología (sacerdote) Emilio Castro Boedo [45], salteño de valía y tenaz militante del Partido Federal (entonces en franca y ya definitiva derrota ante el Unitario) que se había unido a la exploración voluntaria y libremente, sin paga de ningún tipo y *"sin compromiso alguno con nadie en nada"*. Recordemos que "aún humeaba la pólvora de la guerra de la Triple Alianza", y Castro Boedo, que participó contra los porteños en cuanta revuelta había habido (acompañó, incluso, a Felipe Varela en aquella campaña de derrota final), bien pudo haber necesitado "refugiarse en el olvido", por algún tiempo. Redacta un diario del viaje (recomendamos esa lectura), y realiza estudios sobre el Bermejo y sus afluentes, llegando en esas prácticas hasta las nacientes del río Mojotoro, es decir, la confluencia de los ríos Vaqueros y La Caldera, en los umbrales de la ciudad de Salta.

En el primer viaje el *Gobernador Leguizamón* tiene numerosos contratiempos y debe realizar numerosas y extensas paradas. Estas demoras producen tanta alarma que una expedición al mando del comandante Napoleón Uriburu sale en su búsqueda. Sin embargo, el vapor puede remontar el río hasta aproximadamente 30 kilómetros de la confluencia con el río San Francisco, siendo este el punto de aguas arriba más distante al que llegó un navío a vapor.

El *Gobernador Leguizamón* realiza un nuevo viaje en diciembre de 1873, llevando al comandante del Regimiento 12 de Caballería, don Polinicio Pérez Millán, y diez oficiales más, y una carga de 75 toneladas; llegan hasta la altura de Fuerte Dragones, que era el Cuartel General de las fuerzas de la Frontera de Salta. En 1874 efectúa otros dos viajes, oportunidad en que la Compañía instala una agencia en la ciudad de Corrientes.

Durante los años 1875 y 1876 se incorporan dos barcos más: el *"General Viamonte"* y el *"Congreso Argentino"*, y un vaporcito, *"La Salteña"*, para mantenimiento de los canales.

Como la navegación por el río se efectuaba ya en forma más o menos regular aumentaron los interesados en radicarse en Rivadavia; los años 1875 y 1876 fueron de apogeo para este pueblo. Los barcos eran el único medio al que recurrían los lugareños para abastecerse de mercancías y remitir los productos de sus chacras y estancias a los puertos del Paraná y Buenos Aires.

3) LOS ÚLTIMOS VIAJES

En 1877 cesa el crecimiento de Rivadavia ya que la Compañía no realiza ningún viaje. Había fallecido don Francisco G. Molina, presidente y principal sostén económico de la empresa, justo en el momento en que debían efectuarse fuertes inversiones para reparar los tres barcos. Además, había mermado el caudal de agua del brazo sur del Bermejo, motivando que la navegación por el mismo fuese más riesgosa.

En 1878 la Compañía emite nueva acciones y consigue el capital necesario para reparar los barcos. A fines de 1878 el *Gobernador Leguizamón* realiza un nuevo viaje, siendo esta la única oportunidad en que remonta el Bermejo por su brazo norte (Teuco). Por este camino el vapor llega hasta un punto denominado "Puerto Hernández", en la altura de Rivadavia, lugar en el que a principios de 1879 embarca al Regimiento 12 de Caballería y lo transporta sin inconvenientes hasta la ciudad de Santa Fe. Luego de este viaje el buque regresa al Chaco, y cuando llevaba 100 kilómetros navegando el Bermejo choca contra un grueso tronco y zozobra. Fueron inútiles los esfuerzos por salvarlo. Nuevamente se vuelve crítica la situación de la Compañía. De los dos barcos que quedaban, el *General Viamonte* había sido retirado del servicio por no ofrecer suficiente

seguridad. Solo quedaba el *Congreso Argentino* [46], que naufraga poco tiempo después, en las proximidades de Rivadavia.

Los requerimientos de Roldán motivaron que los accionistas hiciesen un último esfuerzo y reunieran la suma necesaria para adquirir un nuevo barco: el *"Orán"* que, en su segundo viaje, en 1881, naufraga sin llegar a Rivadavia. El pasaje y la tripulación tuvieron que completar el viaje por vía terrestre, usando un camino de indios. Roldán viajaba acompañado por su esposa, Doña Genara Ñañez. Ambos se quedaron a vivir en Rivadavia hasta el año 1885.

4) ATAQUE DE LA INDIADA

(Este apartado es transcripción fiel -apenas resumida- tomada del artículo "Una epopeya del siglo XIX - La Compañía de Navegación del Rio Bermejo", *de* José del Nieto*, publicado en Revista "Todo es Historia", N°30).*

La gruesa cadena mantenía al *Orán* amarrado a un árbol. Se habían detenido cerca de "La Cangayé" a cargar leña, en su segundo viaje. Una nube de flechas cubre al vapor y clava la mano de Roldán al guinche, mientras caen heridos dos marineros. Encolerizados se habían presentado los indios, exigiendo pago por la leña. "*Tierra nuestra, leña nuestra*", gritaban. Roldán pensó un momento y concluyó que si les pagaba la leña sentaba un mal precedente. Ordenó soltar amarras y proseguir viaje, pero los indios golpearon a los marineros encargados de la tarea. La tripulación estaba parapetada sobre cubierta, con las armas listas. Aráoz, el hábil y veterano artillero, había cargado las dos piezas y esperaba la orden de hacer fuego que, a tan corta distancia, produciría una carnicería. Roldán, pálido, se arrancó la flecha y ordenó:

- "¡*Listos para hacer fuego*! ¡*La descarga de fusilería y cañones, a un metro de elevación sobre los indios*!". Hubo miradas de duda y estupor.
- "¡*Fuego*!", gritó Roldán, y las descargas sonaron ensordecedoras sobre el río.

La indiada quedó por un momento inmóvil, para huir despavorida luego, monte adentro. Algunos quedaron tendidos en tierra, inmovilizados por el terror, como si realmente hubiesen sido heridos. Roldán hizo desatar la cadena, subir dos prisioneros, y proseguir de inmediato la marcha aguas arriba. Curada la herida interrogó a los prisioneros:

- "*¿Quién es jefe de ustedes*?", preguntó.
- "*Tigreri*", respondió uno.
- "*El mío Mulato*", contestó el otro.
- "*Yo no quiero pelear ni matar indios. Por eso tiramos balas por arriba. Cuando mi vapor vuelva otra vez por aquí, cortando leña, los llamaremos con pito. Que vengan*

Tigreri y Mulato y yo les haré muchos regalos". "*Barboza, haga traer algunos ponchos, botas, sombreros y tabaco*". Hizo vestir a los indios y los dejó libres sobre la costa.

El vapor prosiguió viaje hacia Rivadavia. Descargaron cuanto traían de Buenos Aires y cargaron cueros, plumas, maderas, y emprendieron el regreso. Al llegar al lugar del encuentro hicieron sonar largamente el pito. No tardaron en aparecer los dos indios que habían tenido prisioneros. Recelosos, se fueron sumando de a poco otros, de la tribu de Mulato. Luego los de Tigreri, y por último los dos caciques. Al atardecer se sumó la tribu de Llema. El recelo desapareció ante el trato cordial y los obsequios de Roldán, que propuso llevar a cinco de ellos a Buenos Aires. No obtuvo contestación inmediata pero, al día siguiente, cuando el vapor anunció la partida, Mulato, Tigreri, Llema y dos caciques más se presentaron dispuestos para el viaje.

El Presidente Sarmiento y el Ministro de Interior Vélez Sársfield recibieron a Natalio Roldán y sus cinco caciques. Roldán les hizo saber que se había propuesto traer en cada viaje a cinco caciques, hasta completar veinticinco, pues era la mejor manera de ganarlos. Sarmiento compartió plenamente la idea y ordenó a su edecán los proveyera de ropas, calzados y víveres en cantidad para llevarles a su familias.

Natalio Roldán, explorador auténtico, acompañado por algunos amigos, sentados de izq. a der: Aureliano Huergo, Natalio Roldán, Tte. Gral. Emilio Mitre, Tte. Gral. Bartolomé Mitre y su cuñado el Gral. Julio de Vedia.

Al retornar al lugar del encuentro, anunciado por prolongadas pitadas, los esperaban centenares de indios de las cinco tribus. En Cubierta estaba Roldán con su esposa, algunos pasajeros, su segundo Barboza y los cinco caciques vestidos con botas granaderas, bombachas, sombreros y cada uno con seis ponchos puestos encima.

Veinte años de luchas y sacrificios, de una conducta sin dobleces, hicieron posible el respeto de los 50.000 indios que poblaban las márgenes del Bermejo para con Don Natalio Roldán. Lo llamaron "*Shilata Natalio*", "*querido Natalio*" en su lengua. Natalio Roldán, a fuerza de hombría y don de gentes logró lo que no pudieron las costosas y sangrientas expediciones punitivas previas y posteriores a él: incorporar al trabajo, pacíficamente, la indiada a los destinos de la patria.

5) EL VIAJE FINAL

(Este apartado es transcripción fiel -apenas resumida- tomada del artículo "Una epopeya del siglo XIX - La Compañía de Navegación del Rio Bermejo", *de* José del Nieto*, publicado en Revista "Todo es Historia", N°30).*

Fue un golpe violento y fatal: un tronco de palo santo enterrado en el fango había herido de muerte, por debajo de la línea de flotación, al casco del "Orán". Las largas y angustiosas pitadas parecían buscar aliento en la maraña silenciosa, como adormecida bajo el sol tropical. El capitán ordenó abandonar el vapor llevando lo que podía serles útil, lo preciso para sobrevivir en esa zona inhóspita, a centenares de kilómetros de cualquier centro poblado. Lo que se estaba hundiendo en el Bermejo no era solo el *"Orán"*, el último barco de la Sociedad, sino la Sociedad misma, agotada económicamente en tantos años de sacrificios en los que ya había perdido tres vapores, y con ella las esperanzas de dominar el bravo río de aguas bermejas.

6) EPÍLOGO CON TRISTEZAS

Sin recursos, Natalio, su esposa Genara, y su hermano Rufino Roldán quedaron a vivir en Rivadavia, subsistiendo en la pobreza con un pequeño almacén. Allí, en 1885, los encuentra el Auditor de Guerra Ángel J. Carranza, integrante de la Expedición Victorica.

Genara Nañez, esposa de Natalio Roldan y compañera en sus viajes (Histamar).

Cuenta Carranza "*en enero de 1885 encontré a Natalio Roldán en Rivadavia, con un pequeño negocio: había enterrado en la empresa del Bermejo cientos de miles de pesos, en casi veinticinco años de cruentas luchas, para terminar pasando por el crisol de la pobreza*". La Honorable Legislatura de Salta, el 15 de marzo de 1872, concede a Roldán 100 leguas de campo (250.000 ha) sobre la margen norte del Bermejo (hoy Bermejito o Antiguo cauce). Por la Ley de Límites de 1884, Salta pierde el dominio de esos territorios, que mudan a "Territorio Nacional de Formosa". En 1886, Roldan pide la revalidación del título de propiedad de las 100 leguas al Poder Ejecutivo Nacional. Ese mismo año el Ministro del Interior de la Nación solicita al Gobernador de Salta, Coronel Juan Solá, el alcance y condiciones de la donación. El informe de Sola decía: *"...será de verdadera justicia se le escriture sin restricciones, como una justa remuneración a sus laudables y perseverantes servicios, pues es del dominio público que el señor Roldan ha contribuido, hasta el sacrificio de su persona y de su fortuna en homenaje de la navegación del Bermejo"*. La Cámara de Diputados de La Nación ratifica la donación de las 100 leguas cuadradas en setiembre de 1889, otorgándole la escritura el 13 de marzo de 1890.

Con 100 leguas de campo, dueño ahora de tanta tierra, no tenía dónde vivir, y se ve en la necesidad de hipotecar el campo, su única propiedad, en cien mil pesos por un año. Estas tierras, ganadas con heroicos esfuerzos, tuvieron un amargo final en esta historia: terminaron en poder del senador prestamista mendocino, Dr. Benito Villanueva [(47)], que

con dilaciones y malas artes se niega a devolverle la escritura, y finalmente se apropia del campo. Los abogados y amigos de Natalio Roldán, Leandro Alem y Aristóbulo del Valle, habían tomado la defensa de la causa, pero a ambos los sorprende la muerte cuando estaban a punto de ganar el juicio. El legislador prestamista lo vende (para solventar los gastos de campaña presidencial de Roque Sáenz Peña) a la empresa Bunge y Born, que la transforma en un establecimiento ganadero con nombre estancia *La Fidelidad* (está ubicada en el interfluvio de los ríos Teuco y Bermejo-Bermejito). Roldán publica un libro (él lo llama *Memorándum*) donde hace un análisis del origen de las tierras, los avatares de la Compañía de Navegación, y las circunstancias por las cuales aquellas pasaron a poder del prestamista mendocino. Bunge y Born vende, a finales de la década de los 70 del siglo pasado, la inmensa superficie de campo de *La Fidelidad* a los hermanos Luis y Manuel Roseo [48].

Parque Nacional El Impenetrable (Ex estancia *La Fidelidad*).

Natalio era tío del poeta y político Belisario Roldán. Durante el tiempo que duró su empresa naviera, Roldán recibió las felicitaciones y elogios de Bartolomé Mitre, Sarmiento y Vélez Sarsfield. Las llegadas de sus barcos fueron, por entonces, un acontecimiento social en el puerto de Buenos Aires, y en su vejez, cuando aún creía que podría recuperar sus tierras, concibió un proyecto social progresista para convertirlas en un gran emprendimiento agrícola-ganadero, distribuyendo el campo entre colonos e inmigrantes.

Las cien leguas de campo escrituradas a Natalio Roldán son las 250.000 hectáreas de la estancia *La Fidelidad*, que hoy son parte del *Parque Nacional El impenetrable*, creado por Ley en octubre de 2014. Como justo homenaje y reconocimiento, el docente, escritor, investigador de la historia del Chaco y periodista chaqueño Luis Albornoz propone que este parque debiera recordar su nombre: **NATALIO ROLDÁN**.

Natalio muere en 1910 en la Colonia Rivadavia.

Turbias y estériles de provechos -desde el principio de los tiempos- bajan las aguas del Bermejo. Nada queda hoy de aquella gesta de templados patriotas, y hasta su recuerdo ha sido anulado en el olvido. Nos queda por hacer, sin embargo, una mínima y modesta tarea para corregir este presente de omisiones: recoger de una vez y para

siempre el nombre de Don Natalio Roldán en una obra digna de su empeño... Sugerimos, por ejemplo, honrar con su nombre la Ruta Nacional 81 que, paralela al Bermejo, atraviesa el Gran Chaco y une la provincia de Salta con la de Formosa.

EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL DEL BERMEJO

En 1881, con el naufragio del último vapor de la Compañía de Natalio Roldán, cerraba un ciclo, y una vez más toda esta región del país quedaba en el olvido. Además, Bolivia veía truncados sus sueños de salida al mar. Esta situación era síntoma de una realidad nacional en la cual la indiferencia, el juego de intereses creados y otros diversos factores negativos, bloqueaban esfuerzos y aspiraciones nobles. Y así pasaron 30 años.

Habían quedado, sin embargo, el ejemplo de las tentativas de Roldán y las necesidades ciertas de una inmensa región del país. Y este ejemplo y estas necesidades comenzaron a ser atendidas en un país que, a comienzos de siglo XX, estaba todo por hacer.

Primero en 1890 y luego 1902, el ing. Luis A. Huergo (primer ingeniero egresado en el país) publica dos volúmenes dedicados a la "Navegación Interna de la República Argentina", que involucraban a los ríos Bermejo, Salado y Dulce, en el norte; San Juan, Desaguadero, Nuevo Salado, Chadi Leuvú, Curacó y Colorado, en la región cordillerana; Primero, Segundo y Tercero-Carcarañá, en el centro. Recomienda, así mismo, al Gobierno Nacional la creación de una *"Comisión Científica del Río Bermejo"*, que permitiese realizar estudio "serios" de toda la cuenca. En 1903 el Presidente Julio Argentino Roca, con su ministro de Obras Públicas, Emilio Civit, y por medio de Ley N° 4170, crean la *"Comisión Científica de Exploración y Estudio del Río Bermejo"*.

Los considerandos de esta Ley expresaban:

"...que hasta ahora no se ha realizado una expedición científica dotada de personal y elementos suficientes, para recoger los datos necesarios al estudio, al menos preliminar, de las correcciones y mejoras que permitan aumentar inmediatamente la capacidad natural del río Bermejo, como arteria del transporte fluvial...".

"...que una expedición bien pertrechada, dirigida por un Ingeniero competente de ese género de trabajos y de personal, con maquinaria auxiliar correspondiente, podrían no sólo recoger los elementos necesarios de estudios topográficos, como hidráulicos y geológicos, sino también realizar inmediatamente una limpieza del cauce, extrayendo o destruyendo los obstáculos transitorios que interceptan el canal de navegación...".

En la parte dispositiva establece:

Artículo 1º: *"El Ministerio de Obras Públicas (MOP) organizará una expedición científica al río Bermejo, cuyo objeto principal será dar cuenta exacta de sus condiciones actuales de navegabilidad, así como las obras que sería necesario ejecutar para obtener su mejoramiento inmediato y futuro"*.
Artículo 2º: *"El programa mínimo que deberá realizar la comisión técnica de la exploración, será el siguiente"*:
a*) "Reconocimiento y levantamiento de su cauce a rumbos y coordenadas, sondeos, talweg (canal natural del río), perfiles transversales, perforaciones de fondos, naturaleza de sus barrancas."*
b) *"Observaciones hidrográficas, perfiles de descarga, determinación de la pendiente; sección de aguas mínimas, normales y máximas."*
c) *"Observaciones meteorológicas: lluvias, temperaturas, presión barométrica, higrometría, vientos, etc."*
d) *"Navegación: puntos adecuados para el suministro de leña para la navegación, tipo más adecuado de embarcaciones, puertos."*
e) *"Terrenos: su aspecto aparente, muestras de tierra para su análisis, calidad y profundidad de la napa de agua subterránea."*
Artículo 3a: *"Además de practicar estudios, la comisión irá pertrechada de manera de poder extraer o volar los raigones que obstruyan el canal del río."*
Artículo 4a: *"Autorizase la inversión de la suma de $70.000 m/n, en la ejecución de la expedición al río Bermejo."*
Artículo 5a: *"El Ministerio de Obras Públicas, designará oportunamente, de su actual personal, los que han de formar la comisión de referencia, y los demás Ministerios y Reparticiones Nacionales, contribuirán con los elementos que dispongan al mejor éxito de la expedición."*
Artículo 6a: (de forma). La Ley es refrendada, prácticamente, por todo el Gabinete nacional, ratificando la importancia que se le daba a la expedición al río Bermejo; a saber: Julio Argentino Roca, Presidente de la Nación; Emilio Civit, Ministro de Obras Públicas; Joaquín V. González, Ministro del Interior; Teniente General Pablo Ricchieri, Ministro de Guerra; Almirante Onofre Betbeder, Ministro de Marina.

1) EXPEDICION AL RIO BERMEJO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DE EXPLORACIÓN Y ESTUDIO DEL RÍO BERMEJO - 1903

A los efectos de organizar la expedición ordenada, el Ministro de Obras Públicas de la Nación, Don Emilio Civit, procede a designar, dentro del personal de su ministerio, las personas que la integrarán. A tal efecto, resulta elegido el Ingeniero Jefe de la Comisión de Estudios del río Uruguay, Don Julio Henri, quien a su vez selecciona, entre sus subordinados directos, a quienes lo acompañarán en la empresa, completándose la dotación con especialistas de otros organismos.

Mediante decreto de fecha 5 de marzo de 1903, se procede a la designación "oficial" de los miembros que integrarán la expedición, a saber: Jefe: Ingeniero Julio Henri, Jefe de la Comisión de Estudios del río Uruguay; 2° Jefe: Ingeniero Ramón Celinsky, Ingeniero Ayudante de la Comisión de Estudios del Río Uruguay; Dibujante; Gustavo Presas, Auxiliar de la Comisión de Estudios del río Uruguay; Auxiliar y Fotógrafo: Antonio Güidobono, Escribiente de la mencionada comisión.

El ingeniero Julio Henri, director de los trabajos.

En el artículo segundo de la referida Ley se establecen los sueldos de los integrantes de la expedición, los que serían, además del sueldo normal, un "sobresueldo" diario del doble del que señala el Reglamento de Viáticos y Sobresueldos. Se completa la dotación de personal con la designación de un “Comisario y Encargado de los Explosivos"; un mecánico; un practicante de medicina. A los mencionados, se le debe agregar un carpintero, marineros, y, para custodia, un piquete de 10 soldados del Ejército de Línea al mando de un subteniente.

El Ingeniero Henri selecciona las embarcaciones que se utilizarán en la comisión, optando por "una chata habitación", la que se utilizaría, por sus condiciones de habitabilidad, para alojamiento, oficinas y depósito de víveres. Para remolque opta por el Remolcador "211-B" y el vapor "Presidente Derqui", pertenecientes al MOP de Buenos Aires. Requiere a la Prefectura General de Puertos y Resguardos, la asignación del vapor "Garruchos", el que sería utilizado como explorador.

Concluidos los preparativos, la expedición zarpa desde Concepción del Uruguay el 9 de abril de 1903, con destino a la boca del río Bermejo, donde arriba el 5 de mayo del mismo año, después de casi un mes de difícil navegación.

2) CARACTERÍSTICAS DE LAS EMBARCACIONES:

Vapor de la Prefectura general de Puertos y Resguardos "GARRUCHOS"

Vapor Garruchos: Eslora: 12,27 m. Manga: 3,00 m. Puntal: 1,15 m. Calado: 0,70 m, con tres toneladas de carga. Capacidad: 15 hombres. Carga: leña para un día de navegación. Máquina: de alta presión con dos cilindros. Propulsión: dos ruedas laterales. Velocidad: 9 km. por hora con plena carga. Casco: de acero dulce dé 3 mm de espesor, dividido en 5 mamparos.

Chata Habitación: Eslora: 25,50 m, Manga: 5,50 m, Puntal: 2,25 m, Calado: 1,75 m. Desplazamiento: 170 toneladas. Destino: alojamiento del personal, oficinas y depósito de víveres. Carga transportada: 30 toneladas.

Chata habitación típica del MOP, aquí la Nº 403A en una foto de 1903.

Remolcador 210B ex "Meteoro", similar a la 211B, en una foto de 1903.

Remolcador "211-B": Eslora: 16,00 m. Manga: 3,20 m. Puntal: 1,80 m. Calado: 1,35 m. Máquina: de alta presión con una fuerza de 37,5 HP. Construido por D. Gioglani en 1886.

Remolcador "Presidente Derqui": Eslora: 13,90 m. Manga: 2,90 m. Puntal: 1,80 m. Calado: 1,50 m. Máquina: de alta presión con una fuerza de 20 HP.

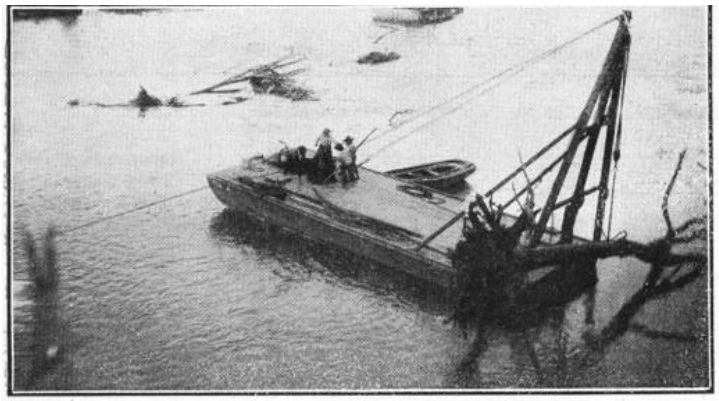
Chalanas: Algunas alquiladas, otras adquiridas por la Comisión. Medidas: de varios tipos. Construcción: de madera.

3.- EXPLORACIÓN DEL RÍO

Las conclusiones sobre la exploración del río Bermejo son ampliamente detallados en el informe que el Ingeniero Julio Henri eleva el 12 de agosto de 1904, el cual se encuentra agregado como *"apéndice al anexo II de la Memoria Anual del Ministerio de Obras Públicas de la Nación"*, correspondiente a los años 1903-1904, y de cuyo contenido extraemos algunos párrafos.

"La expedición arriba a la boca del río Bermejo, el día 5 de mayo de 1903, comenzando los trabajos en el Bermejo Inferior, utilizando además de las

embarcaciones de la comisión, chalanas alquiladas o adquiridas en el lugar, arribando a Puerto Expedición el día 15 del mismo mes y año".



Las chatas-cabrias extrayendo raíces de la orilla donde se ha ensanchado el cauce del río.

"Contra lo que se esperaba, no fue posible remontar el río más arriba con todas las embarcaciones, en condiciones que permitieran dedicarnos a los estudios encomendados, todo el tiempo necesario, por lo que resolví (dice Henri) *fraccionar el personal de la comisión, haciéndome cargo de la exploración con el vapor 'Garruchos', encargando al 2do. Jefe, Ingeniero Ramón Celinsky, que realizara un programa mínimo de estudios del Bermejo Inferior, tarea que se llevó a cabo utilizando chalanas hasta 100 km aguas arriba del puerto denominado "Confluencia".*

"La expedición con el vapor 'Garruchos' salió del Puerto Expedición el 30 de mayo de 1903, llegando el 14 de julio del mismo año a la frontera de Salta, y alcanzando Quitilipi el 5 de agosto, a 1.197 kilómetros de la boca del Bermejo, sin poder continuar aguas arriba por no permitirlo las malas condiciones del río en aquella estación".

"Siendo necesario completar el reconocimiento hasta la frontera boliviana, ésta se realizó bogando el Alto Bermejo y Teuco en chalanas desde el punto donde se había dejado el 'Garruchos". "Se debió esperar las crecientes anuales para bajar con las embarcaciones". "El 28 de noviembre de 1903, fue posible bajar desde aquel punto con todas las embarcaciones, excepto el 'Garruchos', llegando a la boca del río Bermejo el 1 de diciembre".

"En Puerto Bermejo **(49)**, *se esperó hasta el 23 de diciembre al 'Garruchos', pero habiendo recibido noticias de retardos ocasionados al Ingeniero Celinsky para reunirse con ese vapor, a causa de las grandes lluvias, se resolvió el regreso de esta parte de las embarcaciones, llegando a Concepción del Uruguay el 1 de enero de 1904".*

"El 'Garruchos' recién pudo salir de Puerto Aguirre, el 17 de enero de 1904, llegando a este puerto (se refiere a Concepción del Uruguay), *el 13 de febrero del mismo año, siendo reintegrado el vapor a la Prefectura General de Puertos y Resguardos".*

3) CONCLUSIONES DE LA EXPLORACIÓN

El informe del Ingeniero Henri fue el más completo realizado hasta ese momento sobre el río Bermejo, abarcando aspectos de navegación, régimen hidráulico, estudios geológicos, observaciones astronómicas, estudios de flora y fauna, recursos naturales de la zona, las tribus que lo habitaban en sus orillas, las posibilidades futuras para la navegación comercial, con indicación de los trabajos que se deberían realizar en su cauce, trabajo de remoción de raigones y otros obstáculos que se habían encontrado. También se adjuntó cartografía ilustrada con numerosas fotografías tomadas durante la expedición.

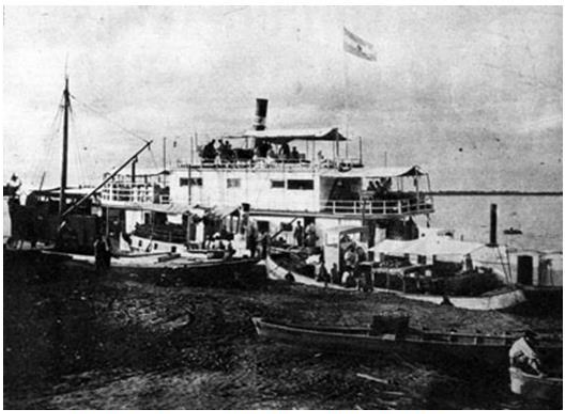
Explica, además, el tipo de embarcaciones que serían más adecuadas para establecer servicios regulares de vapores para pasajeros y cargas, detallando las características técnicas de las mismas, medidas, calados, material de casco, tipo y potencia de máquinas, etc.

La expedición fue todo un éxito, recibiendo el Jefe y personal que la integró, las felicitaciones de las altas autoridades de la nación, y en especial del Ministro de Obras Públicas Emilio Civit.

A los pocos años, en 1908, en oportunidad de encontrarse realizando un viaje por Europa, el Ingeniero Henri fue comisionado por el Gobierno Argentino para que, en base a sus conocimientos del río Bermejo y acorde a lo surgido en su informe, coordinase con la Comisión Argentina en Londres la adquisición de las dragas, chatas y accesorios para la limpieza y rectificación del río, y una escuadrilla de vapores fluviales para el servicio seguro de su navegación.

4) SERVICIO REGULAR DE NAVEGACIÓN OFICIAL DEL BERMEJO

Como desenlace feliz de las conclusiones logradas por la Comisión Científica conducida por el Ingeniero Julio Henri, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación instaura el *Servicio Oficial de Navegación del Rio Bermejo*, que se inaugura el 7 de julio de 1911, y perdura por 34 años hasta 1945. Aunque la zona habilitada como navegable abarcaba desde su desembocadura hasta Km. 642 **(50)**, el servicio regular de itinerario fijo se estableció desde Puerto Barranqueras (Resistencia, capital de la provincia de Chaco) hasta el Puerto de Presidencia Roca, en el km 254, navegándose más arriba solo cuando el estado del río lo permitía.

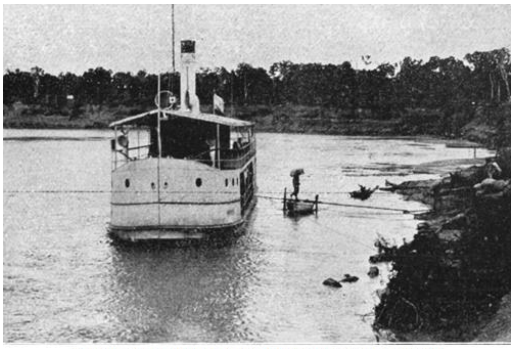

Llegada de un convoy al Km. 60 del rio Bermejo.

El plantel de embarcaciones estaba integrado por cinco chatas motoras, seis chatas comunes, siete remolcadores y dos pontones. Se construyeron algunas instalaciones portuarias en los km 60, 65, 69, 76, 100, 117. 128, 133, 136, 139, 160, 190, 193, 210, 214, 220, 224, 232, 254 (P. Roca), y líneas telegráfica y telefónica a largo de todo el trayecto.

El Ing. Julio Henry ejerce la Superintendencia del Servicio, y permanece en él hasta el 2 de Febrero de 1917, cuando se retira de la función. Al retirarse entrega un proyecto de canal de derivación desde el Km 60 hasta Puerto Bermejo, que bien podía constituir el principio de una canalización sistematizada del río, con presas y esclusas hasta el km 345, desde donde debía salirse por un canal lateral para salvar el cauce inestable de todo el resto del curso, y darle un puerto cabecera en contacto con las vías férreas del Norte.

Instalaciones, dársena y varadero del Ministerio de Obras Públicas en Puerto Bermejo.

La navegación era posible durante todo el año para las embarcaciones con un máximo de 4 pies (1.20 m) de calado y, desde diciembre hasta abril, para las de 6 pies (1.80 m). Esto dio un extraordinario impulso al progreso de la región, y tal como destaca la Dirección Oficial de Navegación y Puertos, en publicación oficial de 1944, donde afirma: *"Teniendo la navegación oficial carácter de servicio de fomento, es halagüeño hacer notar que como consecuencia de este servicio, las márgenes del río se encuentran pobladas con importantes establecimientos ganaderos, aserraderos y obrajes y su producción agrícola ha sido aumentada en proporción considerable especialmente en lo relativo al algodón — y es de esperar que el progreso de la región tome más impulso con la aplicación de las tarifas de fomento en vigor, aprobados por el P. E, el 3 de Setiembre de 1943. Desde su inauguración hasta hoy (33 años) los progresos de la navegación han sido de tal magnitud, que se hizo indispensable reforzar aún más sus elementos"…*


El vapor "114 B" descargando mercaderías en puerto Presidente Roca sobre el Bermejo navegable

5) EPÍLOGO SOBRE EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL

Pero… En 1945 el Servicio recibe un golpe mortal. Al decir del escribano don Gregorio J. R. Petroni, autor de *"Enigmática Historia de la Navegación del Bermejo" (1957)*, y Vicepresidente de la Liga Naval Argentina, *"… el entonces Ministro de Obras Públicas, con el dudoso fundamento de reducir el déficit producido en la explotación durante el ejercicio —por cierto característica general de todas las obras de fomento y, además, de casi todas las obras públicas— inconsultamente, sin estudios previos, sin asistencia de Informes técnicos y económicos y sin dictamen de las reparticiones competentes, dispuso la supresión total de los servicios, que tan magníficos resultados dieran durante 34 años, procediendo al levantamiento de todas las instalaciones, sin siquiera acudir al aumento de las tarifas, el más simple procedimiento para equilibrar las finanzas del servicio, el que contaba con la anuencia unánime de los pobladores de la región".*

Hoy: Calderas abandonadas en Puerto Bermejo

Supone -Petroni- que hay algo *"extraño y misterioso que dilucidar"*:

1) "En Setiembre de 1943, se rebajan las tarifas para "que el progreso de la región tome más impulso".

2) "Por lógica elemental, tal reducción acentúa el déficit en la explotación de la obra de fomento".

3) "Pasa un año, y la rebaja destinada "a dar impulso a la región", sirve como fundamento para asestar un golpe definitivo, aniquilando el servicio de navegación y levantando todas las instalaciones, como para impedir la restauración del servicio".

Hoy: barcos abandonados en Puerto Bermejo

Informa y se pregunta:

4) "Los pobladores afectados iniciaron de inmediato campañas de prensa, presentaron solicitudes ofreciendo pagar mayores fletes hasta cubrir costos y aún dar ganancias; lucharon con todas sus fuerzas, pero sus voces cayeron en el vacío. ¿Cuáles fueron las profundas y verdaderas razones que impulsaron esta grave medida? ¿Quiénes fueron los actores conscientes o inconscientes en este drama nacional y regional?"

Estamos de acuerdo y elogiamos la irritación de Petroni, pero ya han pasado muchas décadas desde la publicación de su libro, en 1957, y hemos visto tantas veces renacer estos criterios de *eficiencia mercantilista* por *reducir déficit*, que finalmente podemos reconocer (sin aceptarlas) a estas epidemias, tan regularmente periódicas, como constitutivas del ser nacional.

Remolque

Cierto es que la línea ferroviaria que une Formosa con Embarcación (Salta) había sido iniciada en 1905. Que la punta de rieles había llegado hasta Las Lomitas (Formosa) en 1911, y a Embarcación en 1931. También que la construcción del ferrocarril Formosa-Embarcación había facilitado un progresivo poblamiento del interior de Formosa y del este de Salta. Que las dificultades para la navegación provocadas por las grandes crecientes, las que, además, arrasaban con las líneas telegráficas, hicieron que los servicios fueran siendo reducidos en frecuencia y en extensión, y en 1929 solo llegaran hasta Presidencia Roca (Km 254). Pero también hemos visto sacrificar, luego, con los mismos argumentos usados para liquidar la navegación del Bermejo, las líneas ferroviarias, cincuenta años después. Por otro lado, el ferrocarril y la navegación del río no eran servicios contrapuestos sino, por el contrario, servicios que, en mutua conjunción, habrían continuado aportando enormes beneficios a la región.

Embarque de tropas

Además del benéfico carácter de *servicio de fomento y desarrollo* para toda la región, la canalización del Bermejo tenía también implicancias internacionales. Recordemos que en 1923 se había firmado, entre los Gobiernos de Argentina y Bolivia, la convención definitiva del Ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra, y el 21 de Setiembre de 1925, el Convenio Complementario de Vías y Comunicación (Navegación del Bermejo). El art. 1° del Convenio disponía: *"El Gobierno de la República Argentina, mandará realizar por su cuenta, los estudios y proyectos correspondientes para poner en condiciones de navegabilidad el río Bermejo, desde la desembocadura en el Río Paraguay, hasta las Juntas de San Antonio"* (junta de los ríos Bermejo y Grande de Tarija).

Casi 10 años después, en 1934, el Gobierno Argentino, a cargo del Presidente Justo y su canciller Saavedra Lamas, arbitra entre los contendientes de la *"Guerra del Chaco"* (Paraguay y Bolivia) para conseguir el fin de las hostilidades, y se le ofrece a Bolivia salida al mar mediante la canalización del Bermejo. Como recompensa por esta mediación el Canciller Argentino Saavedra Lamas obtiene el Premio Nobel de la Paz.

Pero no hay caso, las *cataratas burocráticas* continúan imbatibles, y el escribano Petroni se pregunta, con digna y hermosa ingenuidad: *"¿Qué altos intereses se mueven sistemáticamente, de una u otra manera, para bloquear o destruir todas las tentativas argentinas y realizaciones tendientes a dar al Norte Argentino vías económicas y de amplia capacidad de transporte, útiles en mayor grado a las productivas y aun incomunicadas regiones del centro del continente, vinculándolos entre sí y con las rutas*

de ultramar?"… "¿Qué poderes supranaturales o supranacionales actúan en tal función? ¿Qué personalidades intervienen, en forma tan discreta, silenciosa y oportuna? ¿Qué medios de persuasión emplean para la consecución de sus fines?"

¿Eh…? agregamos nosotros.

Ya lo dijimos más arriba: el SERVICIO DE NAVEGACIÓN OFICIAL DEL RÍO BERMEJO finaliza definitivamente sus prestaciones en el año 1945.

NOTAS Y COMENTARIOS

(1) Pedro de Ángelis: (Nápoles, 29 de junio de 1784 - Buenos Aires, 10 de febrero de 1859). Fue uno de los primeros historiadores de Argentina y una de las principales figuras, a la vez que la más discutida y polémica. En su juventud había recibido una esmerada educación general, y ya adulto vivió buena parte de los acontecimientos importantes de su tiempo, en especial el ascenso y caída de Napoleón Bonaparte. Se enroló en el ejército napoleónico y llegó a ser capitán de artillería, pero su educación en historia y filosofía, y su asombroso manejo de varios idiomas, lo guiaron por otros caminos. Así, pronto pudo ocupar una cátedra en el Colegio Militar y fue maestro particular de los dos hijos de Murat, nombrado rey de Nápoles por Napoleón. Esta relación y su valor intelectual le permitieron ser miembro de la Academia de Nápoles y, poco tiempo después, secretario de la legación en San Petersburgo (Imperio ruso). Al término del imperio napoleónico quedó sin trabajo y se trasladó a París, en donde contrajo matrimonio con una joven institutriz suiza, Melanie Dayet. Sin mecenas, ni aliados políticos, y como era un hombre de reputación y se codeaba con las personalidades intelectuales de la época, atrajo la atención de Bernardino Rivadavia, quien estaba residiendo en París como ministro plenipotenciario de las Provincias Unidas del Río de la Plata y pretendía crear en Buenos Aires un foco de cultura y progreso. Así, con un contrato para crear y dirigir dos periódicos, partió rumbo a la Argentina. Luego de la caída de Rivadavia continuó trabajando en el periodismo, y con la llegada de Rosas al poder se puso a sus servicios en la prensa. Se supone que desempeñó tareas de asesor secreto de Rosas en materia internacional, pues muchas de las situaciones difíciles fueron resueltas con un pleno conocimiento de los encontrados intereses de las cortes europeas, que ni Rosas ni sus colaboradores poseían y De Ángelis sí. La caída de Rosas lo encontró sin fortuna pues solo había vivido de sus salarios como administrativo, y esto lo libró de la venganza de los unitarios. Acuciado por la pobreza ofreció a Urquiza la venta de su biblioteca, pero las penurias económicas de la Confederación impidieron la transacción. Finalmente la vendió al gobierno de Río de Janeiro.

(2) Juan Díaz de Solís: Las fuentes divergen acerca del lugar de nacimiento de Juan Pedro Díaz de Solís, a tal punto que no se ponen de acuerdo siquiera en cuál es su país de origen. Puede haber sido portugués o sevillano de Lebrija, y haber nacido en, o alrededor de, 1470. Ingresa muy joven en la marina portuguesa y, desde su juventud, viaja muchas veces hasta la India con trabajo de piloto de las armadas portuguesas de la India, en donde el reino poseía colonias y administraba una gran actividad comercial. Al llegar a España se alista en naves corsarias francesas con las que recorre el Mar Caribe y desembarca, entre1506 y 1507, en Yucatán . En 1508 Díaz toma contacto con Vicente Yáñez Pinzón, compañero de Cristóbal Colón en sus anteriores viajes de descubrimiento. Yáñez convence a Solís de embarcarse juntos y en ese mismo año parten hacia el oeste. No se conoce con precisión la ruta del viaje pero en apariencia intentaban buscar la ruta a las Islas de las Especias a través de un anhelado pasaje a través del continente americano hacia el Pacífico y la India. Con ese propósito exploran el Mar Caribe, desde el Golfo de Paria (Venezuela) hasta la costa nicaragüense, en la zona de Veragua. Al no encontrar el paso buscado rodean la península de Yucatán y se adentran en el golfo de México hasta los 23,5º de latitud Norte, protagonizando uno de los primeros contactos con la civilización azteca. Yáñez y Díaz regresan a España en 1509 pero una grave disputa entre ellos termina con Solís en prisión. Sin embargo, los magistrados estimaron que tenía la razón, y lo liberan al poco tiempo. El navegante consigue hacerse amigo del rey Fernando "el Católico", el cual, por su

capacidad y pericia como marino, lo considera como primer candidato al puesto de piloto mayor de Castilla, después de la muerte del célebre Américo Vespucio (febrero de 1512). De este modo Solís se convierte en sucesor del florentino y en almirante de la flota de descubrimiento española. El 14 de noviembre de 1514 Díaz de Solís acuerda con el rey Fernando una capitulación para que: ...*"fuera con tres navíos á espaldas de la tierra, donde ahora está Pedro Arias, mi capitán general gobernador de Castilla del Oro, y de allí adelante, ir descubriendo por las dichas espaldas de Castilla del Oro mil setecientas leguas o más si pudiereis, contando desde la raya ó demarcación que vá por la punta de la dicha Castilla del Oro adelante, de lo que no se ha descubierto hasta ahora, sin tocar en tierra de Portugal, debiendo salir en Setiembre de 1515, hacer el viaje en secreto como que no es de mandato real, y al llegar á espaldas de Castilla del Oro, enviar un mensajero con cartas para hacer saber al rey, lo que descubriese y carta de la costa, y lo mismo á Pedrarias, y si halla camino ó abertura de Castilla del Oro á Cuba, avise esto inmediatamente"*… La expedición, que fue preparada en secreto en Lepe con 4000 ducados, estaba equipada con tres pequeñas carabelas y setenta marineros. El monopolio del comercio con Oriente estaba en manos de la corona portuguesa, que temía perderlo en favor de los españoles y, por ese motivo, desarrollaba una ingente tarea de espionaje en todos los puertos que su rival pudiera utilizar para enviar expediciones. Descubierta la proximidad de la partida de Díaz de Solís, los portugueses intentaron sabotear los tres barcos, lo que falló. No pudieron, por ende, impedir la partida del explorador desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de1515. Juan Díaz emprende su último viaje en la búsqueda del pasaje transoceánico. En caso de encontrarlo, planeaba atravesar el Pacífico hasta alcanzar el Extremo Oriente. Habiendo llegado a la costa del Brasil Díaz de Solís la navega lentamente hacia el sur, a la vista de tierra, descubriendo la bahía de Babitonga (noreste del actual estado de Santa Catarina) en la cual encuentra un puerto que llama de San Francisco, pasa por la isla de Santa Catarina, prosigue explorando la costa riograndense y uruguaya, y alcanza Punta del Este el 20 de enero de 1516. Allí toma posesión de la tierra en nombre del rey de España, llamando al lugar Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria. Así ingresa en el río de la Plata, una enorme extensión de agua dulce que configura el estuario de los ríos Paraná y Uruguay. Confundiéndolo con un brazo de mar de salinidad inexplicablemente baja Díaz de Solís lo bautiza, precisamente, "Mar Dulce", y puede penetrar en él gracias al escaso calado de sus tres carabelas. Díaz de Solís se adentra por el estuario con una carabela y hace escala en la isla Martín García, que bautiza así porque allí había tenido que sepultar al despensero, de ese nombre, fallecido a bordo de la carabela. Viendo indígenas en la costa oriental, Díaz de Solís intenta desembarcar con algunos de sus tripulantes (entre ellos Pedro de Alarcón y Francisco Marquina) en un paraje entre Martín Chico y Punta Gorda, o en alguna isla situada frente a esa costa. Solís y los suyos son atacados por un grupo de indígenas que los ejecutan ante la mirada del resto de los marinos, que observan impotentes sus muertes desde la borda del buque, fondeado a tiro de piedra de la costa. Los cadáveres fueron asados y devorados por los indígenas, que algunos autores identificaron como charrúas. Sin embargo, dado que éstos no eran caníbales y sí lo eran sus vecinos guaraníes, que vivían en las islas situadas en la costa opuesta, es a estos últimos a quienes se les atribuye actualmente el hecho. Los sobrevivientes, confundidos al haber perdido a su líder, y tomando el mando su cuñado Francisco de Torres, regresan inmediatamente al cabo de San Agustín, en donde recogen palo brasil y retornan a España, arribando el 4 de septiembre de 1516. Desde entonces el estuario del Río de la Plata es conocido en España como *Río de Solís*.

(3) Tratados: Comenta Ricardo Levene que el respeto otorgado por las partes a la firma de tratados era apenas formal, y que lo único que valía en esa gigantesca carrera de apropiación era descubrir tierras y posesionarse de ellas: *"Contribuyó a arraigar este sentimiento en España, la revelación del embajador español en Portugal, Juan de Zúñiga, el cual escribió a su majestad desde Évora, el 27 de julio de 1524, contándole que había conocido, muy secretamente, a un hombre que tres años antes, es decir en 1521, había hecho un viaje clandestino, por orden del rey de Portugal, al Río de la Plata, explorándolo hasta el Carcarañá y entrevistándose en la costa del Brasil con nueve de los antiguos náufragos de Juan Díaz de Solís"… "El viaje de este nauta desconocido, que se ofrecía a traicionar al rey de Portugal y ponerse al servicio de España, demostró a los monarcas castellanos que los tratados no eran más que papeles y que, tanto en secreto como públicamente, Portugal no perdía oportunidad de adelantar sus conquistas en América y Oceanía."*.

(4) Chaco: La primera vez que aparece esta palabra en los documentos de los españoles es en la probanza de servicios de Cristóbal Gonzáles, el 2 de noviembre de 1592, en la ciudad de Potosí, al decir que el gobernador del Tucumán lo había mandado "*… fuese en compañía del capitán Pedro de la Sarte a la conquista e población del chacoualando que es la otra parte del río Bermejo cerca de la cordillera de los chiriguanes"*. Sin embargo, los escritores de la región del Perú, Tucumán, Paraguay y Río de la Plata la ignoraron y no consta en sus obras. Esta falta de designación con el nombre "Chaco", no significó el desconocimiento de la región, sino su indicación con nombres diferentes. Así era para Alvar Núñez *"Tierra de los guaycurúes"*; *"Tierra de los gusarapos"* o *"tierra de los mbayás", "provincia de los payaguás", "Nación de los nohaagués", "Llanos de Tamacocis"* y otros nombres tomados de las parcialidades indígenas que habitaban la región.
Esta clasificación territorial deriva del quechua *"Chacu"*, voz con la que se designa un sistema de cacería de guanacos en el Perú, aunque también se la hace derivar del idioma Aymara, anterior al quechua, significando *"tierra apta para la ganadería"*. Su significación actual es: *"terreno llano y arbolado"* y también *"tierra preparada para el cultivo"*. A su vez *"Gualamba"* deriva de la lengua diaguita y se forma con los vocablos: *"gual"*, grande, y *"amba"*, agua o río, o sea, *"río Grande del Chaco"*. Este río grande es el Bermejo. Sin embargo, no se ha podido llegar a concordar de manera unánime sobre su significado. El padre Lozano, indica que con este nombre se designaba a los animales que se reunían en las cacerías; Para Paz Soldán, significa *"desmontar, rozar"*; Pablo Patrón, por su parte indica que el significado es *"cacería"*, *"batida"*, *"ojeo"*. La palabra *Gualamba* según el padre Tommassini pertenecía a la lengua diaguita o kakana: *gual*, grande, *amba*, agua, o sea *agua grande*, que es aplicable al concepto vulgar río grande (Bermejo).

(5) Caracaras: Después del ocaso del centro religioso de Tiawanaku (siglo XII) las serranías de la cuenca superior del Pilcomayo fueron ocupadas por *charcas* y *caracaras*, pueblos de habla aymara, muy belicosos, que fueron rápidamente asociados al incario para custodios de la frontera oriental del imperio. Es importante destacar que los fuertes encontrados en las cumbres del sur-este andino boliviano, edificados mucho antes de la incorporación al Tawantinsuyu, señalan la antigua amenaza que representaban los pueblos orientales para las etnias serranas. Se supone a los caracaras provenientes del Atlántico (¿guaraníes?), que podrían haber incorporado la lengua aymara hasta el punto del olvido absoluto de su lengua original. Se tienen referencias que anoticiado el inca Tupak Yupanqui de su reciedumbre y belicosidad, se apresura a trabar con ellos una alianza mediante importantes regalos. Su sucesor, Huayna Cápac, profundiza esa asociación casándolos con una de sus

hijas. Su fama como duros guardianes llega hasta el Atlántico, en donde los conocen con el nombre de *"carcaraes"* o *"carcaxas"*, *proveedores de objetos metálicos*. El nombre de este pueblo, "caracaras", contiene semejanzas sorprendentes pues en su propio idioma significa la "cumbre", y por extensión el "cerro"; en quechua significaría el "alba", y en guaraní "buitre", apelativo aplicado peyorativamente al conjunto de serranos andinos (actualmente, en el oriente boliviano, se usa la palabra "karkaña" para designar al buitre). Si se supone que cada pueblo emplea un término de su propio idioma para designar a sus vecinos, esta triple coincidencia indicaría intensas relaciones, pacíficas o belicosas, entre sierra y llano, dado su alcance continental.

(6) Ruy Díaz de Guzmán: El "salteño" –nacido en La Asunción- Ruy Díaz de Guzmán e Irala fue conquistador, funcionario colonial y cronista criollo, que se convirtió en el primer escritor nacido en la gobernación del Río de la Plata y del Paraguay, y también el primero en utilizar el topónimo ***Argentina*** para designar a nuestro país; además, se lo considera el primer mestizo de ascendencia hispano-guaraní en registrar la historia de la región del Plata. Había nacido entre los años 1558 y 1560, en La Asunción, capital de la tenencia de gobierno homónima y de la gobernación del Río de la Plata y del Paraguay, pertenecientes al Virreinato del Perú. Fueron sus padres Alonso Riquelme de Guzmán y Úrsula de Irala, una hija mestiza del gobernador Domingo Martínez de Irala y de Leonor, una de sus concubinas indígenas, de origen guaraní (o bien xaraye o jarayé). Estaba emparentado con el adelantado y viajero Alvar Núñez Cabeza de Vaca, a quien menciona elogiosamente en su obra. Desde los dieciséis años se dedica al ejercicio de las armas y acompaña a Ruy Díaz de Melgarejo en la fundación de Villa Rica del Espíritu Santo en 1575. En 1580 contribuye a sofocar el levantamiento de Santa Fe, después de lo cual pasa al Tucumán y participa en la fundación de la ciudad de Salta. El 15 de marzo de 1585, el nuevo gobernador Juan de Torres Navarrete nombra teniente de gobernador del Guayrá a Antonio de Añasco y, como su lugarteniente, a Ruy Díaz de Guzmán. El 24 de marzo de 1593, por mandato del adelantado Juan Torres de Vera y Aragón, funda por segunda vez la ciudad de Santiago de Jerez del Igurey, actual río Ivinhema, en el sudeste del presente estado brasileño de Mato Grosso del Sur. El 13 de enero de 1596 es nombrado teniente de gobernador de Santiago de Jerez y con su esposa e hijos se avecinan en la nueva ubicación de la ciudad. En el año 1599 acompaña al teniente de gobernador general de La Asunción a la ciudad de Santa Fe, y continúa luego para participar en la nueva fundación de la ciudad de Buenos Aires, donde permanece empleado en el Fuerte durante tres años, y con tres vecinos notables funda el convento de San Francisco y la cofradía de Nuestra Señora de la Limpia Concepción, hasta que en el año 1603 vuelve a Jerez con su familia. En 1604 es designado a la gobernación del Tucumán y, años más tarde, a la provincia de Charcas, en donde se entrega a la lectura de los cronistas de la conquista del Perú. En 1606 se muda a la ciudad de Santiago del Estero y trabaja como contador de la Real Hacienda pero, por disgustos con el gobernador Alonso de Rivera, vuelve a Charcas en donde comienza sus trabajos de historia *"Anales del Descubrimiento, Población y Conquista del Río de la Plata"* -más tarde conocida como *"La Argentina"*- que termina de escribir el 25 de junio de 1612. Obra que posteriormente fue denominada *"La Argentina o Historia del Descubrimiento, Conquista y Población del Río de la Plata"* y en la actualidad como *"Historia Argentina del Descubrimiento, Población y Conquista de las Provincias del Río de la Plata"* (Colección Pedro de Ángelis, Tomo I, Buenos Aires, 1969). Ruy Díaz de Guzmán fallece el 17 de junio de 1629 mientras ejercía el cargo de alcalde de primer voto en el Cabildo de Asunción. Se había casado con Juana de Oviedo y tenido una numerosa descendencia.

(7) Fortificaciones Incas: Sobre estas serranías, y más al sur de Samaipata, entre los ríos Guapay y Bermejo, aun se pueden observar los restos de decenas de fortificaciones que los últimos soberanos cuzqueños mandaron construir para defenderse de los guaraníes, y atestiguan el vigor de los embates que estos ejercieron sobre la región.

(8) Muerte de Alejo García: Con respecto a la muerte de Alejo García, Ricardo Levene postula haber "*agotado el tema"* (¿…?), y afirma: *"...pero al llegar al río Paraguay los indios payaguá, codiciosos de las riquezas que traían, los asaltaron y los mataron junto a los otros cristianos y a un gran número de los indios guaraní que lo acompañaban. Solo unos pocos indios sobrevivientes lograron llegar a la costa de Brasil y referir a los náufragos de Díaz de Solís esta odisea, al par que les entregaban unas pocas muestras de plata y oro que Alejo García había obtenido en las sierras alto peruanas"*.

(9) Informe Cesar: Francisco Cesar y sus compañeros relatan que en su expedición al interior del continente tuvieron noticias de la existencia de un reino riquísimo, con tesoros extraordinarios, que los aborígenes de la región a la que habían llegado (no se sabe bien si a las sierras de Córdoba, a los llanos de San Luis o a la Precordillera de San Juan y Mendoza) ubicaban en dirección al norte. Es evidente que los datos están referidas al Perú, cuyas riquezas serán luego confirmadas por otros exploradores más afortunados, pues nuestros expedicionarios apenas si consiguen algunas piedras semipreciosas (quizá turquesas). A pesar de todo, el relato de Cesar impresiona vivamente en sus compañeros, quienes luego, al volver a España, hacen una pertinaz descripción del imperio, aún no descubierto, del que Cesar y sus hombres (los Césares) dieran "testimonio". Con el andar del tiempo, y como siempre ocurre, no solo el rumor se "hace" verdad, sino que el recuerdo concibe a los Césares regresando cargados de tesoros. El andar de los años dilata el mito de la ciudad encantada y origina más de un desatino de trágico final. De manera paralela se propagan varias leyendas con innegable parentesco: la de los Césares indígenas… Incas que se refugian con todas sus riquezas en las montañas escapando del conquistador español. Esta última quimera perdura hasta nuestros días, y en Salta circula, con fuerza movilizadora todavía, la leyenda del "Tesoro del Zorrito", escondido, según precisan los que saben, en las proximidades de la hermosa ciudad de Cafayate.

(10) Tácticas Guerrilleras. Es muy importante destacar que los aborígenes del Chaco, tanto los guaycurúes como sus vecinos del Pilcomayo, los chiriguanos, practicaron un modo novedoso de guerra al que podemos, sin recelos, calificar como "guerra de recursos", o, como se denomina actualmente, "guerra de guerrillas". Los principios básicos de esta manera de guerrear -que ellos idearon- implican atender normas elementales -por su sencillez- pero decididamente eficaces: hacer un total aprovechamiento del terreno, al que conocen íntimamente –no así el enemigo-; dar golpes por sorpresa, y realizaban entrenamientos permanentes en las artes de las emboscadas; cuidar imperativos de seguridad primordiales, pues trataban tanto de escapar a la muerte como de darla; los cronistas han visto a menudo *que "en todas las guerras que llevan, no arriesgan la vida de ninguno"*. Una vez establecidas alianzas y acordados los objetivos, los aborígenes preparaban la campaña con sumo cuidado: el empeño era asestar golpes a propósito y sin pérdidas. El resguardo principal fue poner las familias a cubierto y se preveían zonas de refugio, a veces alejadas. Las mujeres podían acompañar la expedición acarreando la comida para esconderse luego a alguna distancia del lugar previsto para el combate. Este modo de guerrear, quizá no tanto novedoso ya que es tan antiguo como las luchas entre

distintos grupos tribales, fue analizado recién a partir de 1945 por los autores que teorizan sobre el tema, y lo hicieron no solo desde un punto de vista militar sino que se introdujeron en otros campos de la actividad humana para llegar a la conclusión de que se trataba de formas de lucha de tanta trascendencia que podía parangonarse, sin desmedro, a las formas de lucha denominadas clásicas.

(11) Alonso de Vera y Aragón (y Calderón). Por su mal gesto era llamado con el mote de "el Cara de Perro". Había nacido en el año 1553 en la villa de Estepa de Sevilla, uno de los cuatro reinos de Andalucía que formaban parte de la Corona de España. Era un conquistador, explorador, colonizador y burócrata colonial español, que fuera el fundador de la ciudad de Concepción de Buena Esperanza (Concepción del Bermejo) en 1585, en la margen derecha del río Bermejo, en la región del Chaco, cerca de la actual localidad de Tres Isletas. El objetivo de esta fundación era doble: proteger a Asunción (Paraguay; 450 km al este) de los malones, y enlazar con Talavera de Esteco (prov. Salta; 400 km al oeste), en la gobernación del Tucumán. Concepción tuvo que ser abandonada entre 1631 y 1632 por lo insostenible del acoso de los guaycurúes. Una vez abandonada, los pobladores de dicha urbe se establecerían en la ciudad de Corrientes, que había sido fundada el 3 de abril de 1588 por su tío Juan Torres de Vera y Aragón.

(12) Margen de un río: Para evitar equívocos sobre la ubicación de las márgenes de los ríos diremos que esta debe realizarse mirando aguas abajo, y, en esta posición, las márgenes izquierda o derecha serán las que correspondan a cada mano.

(13) Martín de Ledesma Valderrama (Alcalá de Guadaíra, España, 1575 - Santiago del Estero, 1650) era un militar, explorador y colonizador español que fue nombrado como teniente de gobernador de Jujuy en 1621 hasta 1632, siendo lo más destacado de su gestión la fundación de dos efímeras poblaciones: la ciudad de *Santiago de Guadalcázar* y el *"Fuerte Ledesma"*, que dio su nombre al valle donde se encuentra hoy la ciudad de Libertador General San Martín, en la provincia de Jujuy. En 1633 fue nombrado gobernador del Paraguay para contener las invasiones portuguesas, cargo que ostentaría hasta el año 1636. Martín de Ledesma Valderrama murió en Santiago del Estero en el año 1650.

(14) Guaycurú. El nombre guaycurú tuvo su origen en el apelativo ofensivo dado por los guaraníes a una parte de los mbayaes del Paraguay, que después se amplió a todo el conjunto. Aun hoy entre los guaraní-parlantes la palabra guaykurú tiene un significado que se traduce aproximadamente por "bárbaro" o "salvaje".

(15) Etnografía Chaqueña. Uno de los factores de este desconocimiento reside en la doble marginalidad, cultural e histórica, de esta región, que no permite analizar el gigantesco cruce humano que se diseminó por este *"Mediterráneo de la América austral"*, según la feliz expresión de los cronistas jesuitas.

(16) Arawak. En el capítulo XL de la Civilización material de las tribus tupi-guaraní, titulado "Tribus guaranizadas", A. Métraux destaca: *"Chané: Si Nordenskiöld no hubiera descubierto la lengua primitiva de esos indios que es un idioma arawak, hubiera sido absolutamente imposible distinguirlos de los chiriguanos cuyo lenguaje adoptaron y cuya cultura material y costumbres comparten hasta los*

detalles más mínimos." Sin embargo, la guaranización lingüística de los chané nunca llegó a ser total y, según Métraux (1929), los chané *"hablan el guaraní pero emplean algunas locuciones y algunas palabras que los chiriguanos afirman no comprender, y que acaso son vestigios de su antiguo idioma arawak. Han conservado este último como lengua secre*ta". Para este autor la lengua del conjunto arawak es afiliada al stock majo-bauré; para Noble (1965) el mojo y el chané pertenecen al ramo proto-maipurano del arawak. Aceptado el origen arawak del pueblo chané, su nombre significa, sencillamente (Susnik; 1968): "la gente", "los hombres" (tsaané, achané).

(17) Origen del nombre Wichí. Existe una primorosa anécdota esclarecedora sobre el modo de los nombres que, como pueblo, los aborígenes se daban a sí mismos: Pablo Soria encuentra, media legua más abajo del salto del Iso, un indio pescando que, instado a que dijese de qué nación era, contestó que *"él era indio nomás"…* Sin necesidades de autodefinirse ni singularizarse más allá de las comunidades donde vivían, y sin las modernas prácticas de afirmación, personal o colectiva, mediante conceptos complicados y artificiales como "estado", "patria", "nacionalidad", "ciudadanía", "pueblo", etc., cada parcialidad aborigen tomaba, por lo general, el nombre de sus propios caciques y, en un contexto vecinal o regional, eran nombrados por sus vecinos mediante motes, por lo general desdeñosos, pero también con implicancias posicionales o relativas ("arribeños" y/o "abajeños", etc.). Así ha ocurrido con todas y cada una de las comunidades aborígenes que habitaron estas regiones, y tal ha sido con el origen del nombre de los "chiriguanos", que no adoptaron para ellos mismos sino que fueros así denominados por sus parientes guaraníes del Paraguay. Lo mismo ocurre con el nombre de los "tobas", que les fue respetuosamente adjudicado por los chiriguanos. Buscando en la literatura antigua (tan antigua como toda la anterior a la década de 1970) es imposible encontrar el apelativo "Wichí" asociado al nombre del pueblo "Mataco", y es presunción de los autores de estas páginas que el nombre Wichí nació en los años setenta, en la ciudad de Embarcación, por acción de Octorina Zamora, destacada dirigente y representante del pueblo Wichí. Es cierto que el vocativo "mataco" adolece de implicancias despectivas (para algunos autores es la denominación, en idioma quechua, de una especie de armadillo; para otros es una palabra castellana vieja que significa "animal de poca monta… sin importancia"), como quien dice: *bichos del monte*, y nos parece adecuado adoptar la denominación nueva Wichí, wichíes o weenhayek, pero haciendo siempre la salvedad y aclaración que es una palabra reciente para designar al antiguo pueblo Mataco, que figura con esa denominación en "toda la literatura antigua", y evitar el desconcierto y/o desilusión para cualquier estudiante no especializado al no encontrar el nombre Wichí en los libros antiguos. Wichí, en nomenclatura etnográfica reciente, significa "la gente".

(18) Una misma palabra en tupi-guaraní (u) quiere decir "comer" y "copular". En forma pasiva, este verbo define a las dos posiciones de la víctima. Por una parte (para los hombres) ser comido; por otra (para la mujer) ser poseída.

(19) Origen del nombre *Tobas*. Fueron los chiriguanos quienes bautizaron como "tobas" a los guaycurúes asentados en el chaco salteño. El término guaraní tobaja significa *"el que está en frente"*, y se aplica al adversario cuando es de respeto. Para el enemigo que podían someter usaban el nombre tapuy, esto es *"esclavo"*, y es el que usaban despectivamente para con los chané.

(20) Origen del nombre Chiriguano. *"Aquellos Guaraníes se an mestizado / Y embuelto con mil gentes diferentes / Y el nombre Guaraní han renunciado / Tomando otro por caso y acidentes / Allá en las cordilleras mal pecado / Chiriguanaes se dizen estas gentes"* ("La Argentina"; Barco Centenera).
Chiriguana, que es como se los llamaba en el siglo XVI, y no chiriguano, término que aparece tardíamente (en el siglo XVIII) en los textos, y es probable que se trate de una hispanización del nombre chiriguana. Es bajo esta forma hispanizada que el término hizo gastar ríos de tinta y desencadenar las más variadas especulaciones etimológicas. Las más numerosas, y más conocidas también, están basadas, extrañamente, en el quechua, idioma en el cual chiri significa frío, y guana puede ser interpretada como guano (excremento de animal), o de huana, castigar. Esta interpretación, basada estrictamente en idioma quechua, supone que un grupo guaraní fue apresado por los Incas y, en castigo de sus incursiones contra el imperio, fueron expuestos desnudos durante toda la noche al frío en la cumbre de un nevado. Haciendo base en el idioma guaraní, gua o guara significa lugar o hábitat, y ana parientes y, en tal discernimiento, Enrique de Gandía considera que los guaraníes del Paraguay los llamaban así, queriendo significar *"nuestros parientes de la región fría"*. Es posible hacer objeciones a este respetado autor realizando la siguiente pregunta: ¿qué necesidad tendrían los aborígenes paraguayos de ir a buscar una palabra quechua para designar el frío?; sobre todo si tienen una propia: roi (así, en puro y claro idioma guaraní, el gentilicio "chiriguano" habría tomado la forma: "roiguana" o "roiguarana"). Creemos, junto a Isabelle Combes y Thierry Saignes, que *"los chiriguanos llevan en su mismo nombre evidencias de migración y mestizaje"*, y existen tempranas evidencia de esta afirmación: A fines del siglo XVI (en 1586) el gobernador de Santa Cruz de las Sierras, don Lorenzo Suárez de Figueroa, escribió lo que sigue: *"El nombre de esta generación es Cario, de donde se deriva el nombre que tienen, Caribes, que quiere decir "comedores de carne humana". Llámanse también Guaransi y Guarayus, que quiere decir gente de guerra. También les llaman Chiriguanaes, corrompido el vocablo, el cual deriva de Chiriones, mestizos, hijos dellos e de indias de otras naciones. Su origen en principio dicen que es la costa del Brasil y han ido extendiéndose por muchas partes e provincias, poblando donde hay mucha gente, para ejecutar su crueldad natural contra el género humano"*.
Haremos algunas observaciones: Existen evidencias de presencia guaraní anterior a la invasión de Alejo García a las serranías linderas al Chaco. Entre otros, los caracaraes, con los que se enfrentaron. Las huestes guaraní que acompañaron a García regresaron luego a la región en busca de un "tesoro" mucho más valioso que el vistoso metal: en el camino encontraron (reencontraron) pueblos de origen arawak, a quienes ya conocían desde antes de migrar del Caribe, y si los habían olvidado de manera consiente, es muy posible que los recordaran de modo mitológico en la profecía que conocemos con el nombre de *"búsqueda de la tierra sin mal"* o de *"la divina abundancia"*, de ciertas semejanzas con el "Edén" de la fe judaica. Los aborígenes arawak se caracterizaban por ser *"políticos, apacibles, humildes"*, en contraste con los guaraníes *"altivos, soberbios, crueles y codiciosos"*, al decir de Riquelme de Guzmán, y los esclavizaron (cada guerrero guaraní tenía ochenta o noventa esclavos arawak) para almorzarlos y, otras, desposarlos (es un decir). No nos cabe duda que para ellos el "Paraíso" estaría en donde estuviesen los arawak: con ellos obtenían *proteínas* y *amor* (digamos). Las huestes que acompañaron a García sufrían, en rigor de la naturaleza misma de su expedición guerrera -esto es, casi únicamente de hombres-, un agudo desequilibrio de *sex-ratio*, y fueron ellos quienes dieron nacimiento al mestizo pueblo chiriguano: Los pueblos arawak encontrados durante la invasión tenía dos ramas: los chané y los guanáes (o guana). Estos últimos vivían más al este, dentro del Chaco, y fueron los primeros en ser encontrados. La conclusión es clara: al mezclarse los guaraníes (caribes o

cariones o cheriones o chiriones) con los guana habrían dado lugar a lo que sus parientes del Paraguay llamaron Chiriguana; esto es: *"los que nacieron de padre guaraní y madre guana"*.

(21) Tanto guaycurúes como chiriguanos fueron guerreros de a caballo. Mientras los primeros preferían el uso de lanzas y "macanas" en sus cargas de caballería, los segundos hacían uso del arco y la flecha.

(22) Métraux (1946) advierte que "La inclusión de los cocolót y de los aguilot en el grupo guaycurú se basa únicamente en fuentes históricas, no lingüísticas".

(23) Es el Comandante Fontana, en su hermoso libro sobre el Chaco *("El Gran Chaco"*; 1881 – disponible en internet) quien hace un encendido elogio de la inteligencia de los aborígenes chaqueños. Los compara con los indígenas de las otras regiones desérticas del país -y hasta con sus propios hijos- y encuentra evidentes ventajas en el desarrollo mental de los chaqueños. Y explica los por qué. Diremos que estamos en un todo de acuerdo con sus consideraciones, y los expondremos brevemente. El indio de la pampa, que vive en una región fría y pisa un terreno extenso y sin obstáculos; que dispone del caballo, que todo lo pone al alcance de su lanza, de sus bolas o de su lazo, cuando tiene hambre salta sobre su potro, tan fiero e indómito como él, y como avalancha se lanza tras la caza, saciando con sangre caliente y carne palpitante su sed y hambre. Así no puede jamás ser tan inteligente y susceptible de aprender como los del Chaco. Un indio pampa o araucano, cuando llega a los doce años de edad ya es un hombre que sabe todo lo que necesita saber para satisfacer las necesidades primarias de su existencia. No sucede así con los del Chaco, que a esa edad moriría bien pronto si quedase solo pues, a los doce años, estaría en la mitad de su carrera y le faltarían aún conocimientos indispensables. Para él, el aprendizaje es mucho más largo, más complicado y más penoso. Deben aprender a caminar por un terreno enmarañado, y desde sus primeros pasos comienzan a ser observadores. Ya desde entonces comienza a trabajar con actividad la mente del indio; mucho antes que la del hombre civilizado. La vida del indio del Chaco, que solo cuenta con el concurso de sus propios esfuerzos, es una serie, un curso completo de observaciones y artificios empleados a cada paso. Cuando sale de caza pone en juego todas sus facultades, su fuerza, su valor, su paciencia, su vista, su habilidad y, finalmente, su extraordinaria agilidad y su resistencia para salvar grandes distancias. Desde que sale en busca de alimento le es preciso mirar dónde pone el pié para no hacer ruido, para no espinarse, para no pisar una serpiente, y deberá elegir la forma más conveniente para hacerlo a cada paso. No obstante debe andar con rapidez y tomar estos cuidados con prontitud, porque al mismo tiempo su oído debe estar atento a los ruidos que le indiquen la presencia de una pieza de caza o la de un enemigo temible. Necesario es que observe la copa del árbol más alto, el tronco, los pastos, los campos, los montes a la distancia y finalmente el espacio, pues es necesario que halle lo que busca; de otro modo, él, su mujer y sus hijos pasarán hambre ese día. Cuando descubre una presa se oculta y permanece inmóvil hasta que el animal se distrae o recobra la tranquilidad; luego se le hace necesario acercarse mucho, y para ello recurrir a mil medios: imitar el grito de las aves o de los cuadrúpedos, camuflarse con una masa de hierbas, y comienza a acercarse despacito, con una lentitud desesperante para para todo aquél que no sea indio o no sepa lo que es hambre y sed; a un pié por minuto, con la mirada fija, conteniendo la respiración y el corazón palpitante, hasta que da el golpe certero y logra su objeto. Regresa a casa satisfecho y deja sus armas, arroja la pieza de caza a los pies de su mujer y se acuesta enseguida boca abajo, con la boca entreabierta, los codos colocados en el

suelo y las manos en la cara, y en esta actitud permanece largo tiempo, observando callado el movimiento doméstico de su familia.

(24) Jerónimo Matorras. A mediados del siglo XVIII llega a Buenos Aires –entonces capital de la Gobernación del Río de la Plata- Don Jerónimo Matorras, procedente de Laredo, en la provincia española de Santander (Cantabria), donde había nacido en 1720. Su casamiento en 1753 con la hija de un acaudalado vecino porteño, Doña Manuela de Larrazábal, y sus éxitos en el terreno comercial le granjearon no escaso prestigio entre los miembros de la burguesía mercantil que ya entonces constituía la clase dirigente de Buenos Aires. Jerónimo Matorras era primo hermano de Doña Gregoria Matorras quien, andando el tiempo, sería madre del general Don José de San Martín. Además fue quien la tomó bajo su protección y la trajo al Río de la Plata en su segundo viaje de 1768, cuando Doña Gregoria quedó huérfana y sola en España. Convertido en uno de los principales comerciantes de Buenos Aires, no tardó en acceder a los más altos cargos del Cabildo porteño; así lo vemos en 1758 figurar como Regidor y poco después como Alférez Real, cargo que adquirió en subasta pública, como era de práctica en aquellos tiempos. Habían transcurrido unos quince años de residencia en Buenos Aires cuando tuvo la idea de llevar a cabo una gran empresa acorde con su carácter y de paso ascender a uno de los más altos cargos del régimen colonial. Puso sus miras en el **Gran Chaco Gualamba**, territorio situado en el centro mismo de los dominios españoles, cuyos habitantes aborígenes se resistían a ser sometidos.

(25) "Masacre de Rincón Bomba". El hecho ocurrió cuando miles de pilagás marcharon desde Las Lomitas hacia el ingenio azucarero *El Tabacal* (en la provincia de Salta), propiedad de Robustiano Patrón Costas, en donde les habían prometido trabajo. Al verse estafados, decidieron regresar caminando a Las Lomitas, donde llegaron agotados, hambrientos y enfermos. Al enterarse, el presidente Juan Domingo Perón (1895-1974) envió tres vagones ferroviarios llenos de alimentos, ropas y medicinas. Los vagones fueron detenidos en la ciudad de Formosa, donde se les quitó parte de la carga. Luego de muchas semanas, los vagones llegaron a Las Lomitas con alimentos ya vencidos que fueron distribuidos entre los pilagás. A causa de intoxicaciones alimentarias, murieron unos cincuenta indígenas. Por temor a una rebelión, la Gendarmería Nacional rodeó el campamento y los mantuvo confinados. El 10 de octubre de 1947, el cacique Pablito junto con más de mil mujeres, niños, hombres y ancianos pilagás, con grandes retratos de Perón y Eva Perón, fueron a dialogar con el comandante de gendarmería, pero, bajo el falso argumento de *"malón"*, fueron masacrados por efectivos de esta fuerza provistos de ametralladoras. Los sobrevivientes fueron perseguidos y en los días siguientes más pilagás murieron fusilados en Campo del Cielo, en Pozo del Tigre y en otros lugares. Entre intoxicados y fusilados suman más de 750 pilagás asesinados; niños, ancianos, mujeres y hombres.
Luego de siete décadas, esa comunidad logró un **fallo histórico**: el juez federal Fernando Carbajal sentenció que se trata de un **"delito de lesa humanidad"** y ordenó medidas de reparación. *"Una Masacre de lesa humanidad"…* Diario "Página 12", 6 de julio de 2019.

(26) La Cangayé: de *"canaganayé"*, *"laguna devoradora de hombres"*, donde según la tradición aborigen un violento terremoto sumergiera íntegras a las densas aldeas del contorno.

(27) Francisco Gabino Arias (Salta,1752-1808). Coronel, explorador del Gran Chaco. Fue su padre el maestre de campo José Félix Arias Rengell y Heredia. Desde joven abrazó la carrera militar, donde

alcanzó el grado de coronel. Siendo maestre de campo, participó en la expedición efectuada en 1774 por el gobernador Jerónimo Matorras, con el objeto de pacificar el gran Chaco y establecer nuevas reducciones de indios en esa región. A la muerte de Matorras, en 1775, lo sucedió como gobernador interino de la gobernación del Tucumán hasta el 28 de junio de 1776. En 1779 fue miembro de la Junta Reduccional, o de Propaganda Fide, que se estableció en la gobernación del Tucumán para llevar a cabo los tratados celebrados por Matorras con los caciques tobas y mocovíes. Se le encargó el establecimiento de reducciones de esos pueblos, con el cargo de comandante. Con ese fin realizó en 1780 una expedición durante la cual se estableció una reducción de mocovíes y otra de tobas. Al año siguiente acompañó al padre Morillo en su exploración del río Bermejo que desde los toldos de los mocovíes se dirigió a la confluencia del río Paraguay, para desembarcar finalmente en Corrientes. En 1783 participó de la expedición al mando de Rubín de Celis, enviada por el virrey Vértiz para investigar desde el punto de vista científico el "Mesón de hierro", parte de un meteorito que había caído en plena selva chaco-santiagueña varios siglos antes, cuyos pedazos se encuentran dispersos en una superficie de doscientos kilómetros cuadrados. La labor desarrollada por Arias y sus colaboradores para el establecimiento de las reducciones de indios fue objeto de juicios antagónicos por parte de sus contemporáneos, tanto por la tentativa en sí misma como por el modo de realizarla. Como consecuencia de esto, se rechazó la posibilidad de que accediera al cargo de gobernador de Córdoba cuando se hiciera la división del Tucumán y por la misma razón quedó sin efecto su plan para verificar en 1784 los nuevos establecimientos en el Gran Chaco. Tampoco se accedió a algunos de sus pedidos de permisos y exenciones para favorecer la producción de su hacienda salteña donde desde la década del 80 había introducido el añil. Es así como, aunque su carácter de industrial le permitió gozar de una destacada posición social, falleció en la indigencia. Algunos autores dan como fecha de su muerte el año 1808, mientras que otros se inclinan por la de 1793, opinión compartida en razón de la documentación esgrimida para fundamentarla. Bibl.: *"Diario de la expedición hecha en 1774 a los países del gran Chaco desde el Fuerte del Valle por D. Gerónimo Matorras, gobernador del Tucumán"*, 1.ª ed., Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837, en P. de Ángelis, *"Colección de obras y documento relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata"*, t. VI, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837; *"Diario de la expedición reduccional del año de 1780. Mandada practicar por orden del Virrey de Buenos Aires a cargo de su ministro D. Francisco Gavino Arias, Coronel del Regimiento de Caballería San Fernando"*, 1.ª ed., Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837, en P. de Ángelis, óp. cit., t. VI, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1837; E. O. Acevedo, *"Noticia sobre el Coronel Arias y adición al diario de su expedición al Chaco"*, en Anuario de Estudios Americanos, t. XVIII, Sevilla, 1966, págs. 1479-1523. Isabel Josefa Las Heras Zamorano.

(28) En el ámbito de la ciudad de Salta, y casi exclusivamente dentro de ella, se ha usado de manera generalizada un sustantivo calificador (hiperbólicamente ponderativo), *"Cholo"*, para mencionar a los integrantes de la clase social privilegiada. Es curioso el uso que se ha dado en la ciudad a este sustantivo calificador, ya que en toda la región (Perú, Bolivia) aún se lo aplica para designar de manera despectiva al mestizo de aborigen y español; despectivo tanto para los naturales puros como para aquellos de ínfulas europeas puras. La llegada de Adrián Fernández Cornejo a Salta desde el Perú, país en el que había nacido, debe haber ocasionado cierta "ojeriza" en los habitantes antiguos de la ciudad, afectos, como todo peninsular medianamente próspero, de presumir blasones de hidalguía. En el caso de Fernández Cornejo, su segundo apellido poseía (certificado por el Cronista y Decano Rey de Armas Don Vicente de Cadenas y Vicent) escudo heráldico y blasón español, y con disimulada envidia y

evidente malevolencia se debe haber intentado menoscabar esas vanaglorias heráldicas calificándolo de "cholo" por su origen peruano. Luego, con el paso del tiempo, el sustantivo, ya adjetivado, se debe haber extendido a todos los ciudadanos principales de la ciudad. Esta es solo una hipótesis sobre el origen del calificativo *cholo*, y dejamos para los especialista e interesados en estos temas un estudio con reveladoras precisiones.

(29) Túpac Amaru. El 18 de mayo de 1781, un mes después que el padre Morillo arribara a la ciudad de Corrientes, poniéndole fin a su expedición por el Bermejo, es ajusticiado el cacique y rico propietario José Gabriel Condorcanqui (llamado Túpac Amaru y proclamado "Rey Inca"), luego de haber promovido una sublevación de aborígenes que conmueve profundamente toda la región. Con epicentro en el Bajo y Alto Perú, se extiende como un reguero de pólvora por los cuatro rumbos de la rosa de los vientos hasta llegar a nuestro territorio. José Gabriel Condorcanqui obtiene en su lucha el apoyo de indígenas y criollos, tanto en el Virreinato del Perú como en el del Río de la Plata, y convulsiona doce provincias del primero y ocho del segundo. Finalmente la rebelión es sofocada. El movimiento revolucionario fue tanto más intenso cuanto menos alejado estaba del foco principal: fuerte en Jujuy, débil en Mendoza, hasta donde llega, casi apagado, el grito libertario. En la región de Jujuy (no era aún provincia independiente de Salta), el mestizo José Quiroga, intérprete en la reducción de San Ignacio de indios tobas, alienta la rebelión y sella alianzas con los indígenas no reducidos del Chaco. Se hablaba de expulsar a los españoles y de tomar las riendas del poder para los nacidos en suelo americano, haciendo solamente una excepción para el sacerdocio peninsular que debía conservar sus prerrogativas. En la sublevación de Jujuy, como en gran parte del actual territorio argentino, se nota la participación muy activa de criollos en el movimiento revolucionario. En Jujuy, y de manera muy parecida a lo ocurrido en otras regiones, las autoridades se enteran a tiempo de los preparativos para la sublevación gracias a la denuncia de un cura: el maestro Albarracín. La Puna estaba en contacto directo con el centro de la sublevación, en el corregimiento de Chichas, Alto Perú, lindante con Jujuy, donde el sargento criollo Luis Lasso de la Vega, el 3 de marzo de 1781, da muerte al corregidor y se declara, en nombre de Túpac Amaru, gobernador de las provincias de Chichas, Lipes y Cinti. Los rebeldes incorporan a la revuelta los actuales pueblos jujeños de Rinconada, Cochinoca, Santa Catalina y Casabindo. En Santa Catalina se publica un edicto de Túpac Amaru. El estallido del movimiento estaba planeado, en coordinación con el foco principal de rebelión, para marzo, pero ya desde mediados de febrero los indios tobas de la reducción de San Ignacio habían labrado alianzas, para esos fines, con los aborígenes no reducidos de Chaco. El 28 de marzo, fecha acordada para la sublevación general, la ciudad de Jujuy es atacada, pero el asalto fracasa. Sin embargo la convulsión estaba lejos de haber sido extinguida: el comandante militar de la ciudad, Gregorio Zegada, había convocado milicias para enviar en socorro del Fuerte de Río Negro (atacado también ese 28 de marzo), y comprueba que una gran parte de ellas no se presentan, desacatando sus órdenes. Zegada pide entonces auxilios al gobernador de Salta, Andrés Mestre, con el propósito de castigar a los indios. Pero el gobernador no estaba en condiciones de enviárselos porque se le habían sublevado los indios de todo el Chaco lindante con Salta. Mestre se ve obligado a despachar las fuerzas disponibles hacia el Fuerte del Río del Valle para contener cualquier rebelión. Durante el mes de abril la sublevación se extiende por toda la provincia del Tucumán (en su antigua conformación territorial) y las urgencias fueron cada vez mayores. La movilización de las milicias de toda la vasta gobernación del Tucumán, ordenada por Mestre, permite apreciar la amplitud del movimiento revolucionario en el actual territorio argentino.

(30) Nicolás Descalzi nació en Chiavari (Liguria, Italia) el 19 de febrero de 1801. Estudió matemáticas, náutica y dibujo; en 1823 abandonó su patria y se dirigió a Buenos Aires. Bernardino Rivadavia consiguió que se lo nombrara director técnico de la Sociedad del Bermejo; así fue como Descalzi navegó el río levantando planos de su curso. Al llegar al Paraguay el Dr. Francia mandó detenerlo. El piloto y sus compañeros permanecieron presos durante cinco años. Vuelto a Buenos Aires fue nombrado "astrónomo explorador" para el reconocimiento del río Negro, tarea que desarrolló durante la campaña de 1833. Falleció en Buenos Aires el 14 de mayo de 1857.

(31) Bs As y La Confederación. Las guerras civiles argentinas fueron un prolongado conflicto fratricida ocurrido entre 1814 y 1880 (¡más de cincuenta años!). El conflicto comenzó tras la guerra de la independencia y enfrentó a los partidos Federal y Unitario. Los federales buscaban el establecimiento de una república federal mientras que los unitarios querían mantener el sistema centralista heredado de la administración colonial. En diversos períodos participaron en los conflictos fuerzas extranjeras, de países vecinos y de potencias europeas, los cuales apoyaron en general al bando centralista en defensa de sus intereses comerciales y estratégicos. El conflicto entre Buenos Aires y el interior impedía la conformación de un estado nacional, y la principal beneficiada era Buenos Aires, la provincia más rica, que retenía para sí las rentas de la Aduana y los negocios del puerto. Además, Rosas había cerrado la navegación de buques extranjeros en los ríos Paraná y Uruguay. Poco después de la batalla de Caseros (3 de febrero de 1852) se inicia una puja entre federales y unitarios: éstos pretendían imponer al país la supremacía porteña, la misma que había defendido Rosas. Para afianzar su poder Urquiza invita a las demás provincias a una reunión en San Nicolás de los Arroyos, en donde a fines de mayo se firma el **Acuerdo de San Nicolás**, que convocaba a un Congreso General Constituyente y debía sancionar una Constitución que tuviera en cuenta los pactos que hasta entonces habían intentado unir a las provincias. Allí se confirmaba a Urquiza como titular del Poder Ejecutivo. La legislatura porteña rechaza el Acuerdo de San Nicolás y, desde entonces, el **Estado de Buenos Aires** permanece separado de la **Confederación Argentina** y sanciona su propia constitución (que dejaba abierta la posibilidad para una independencia definitiva). Los conflictos continúan hasta 1880, cuando se logra un acuerdo general definitivo y se establece una organización federal del gobierno basado en la Constitución Argentina de 1853. En ese año se decidió la federalización de la ciudad de Buenos Aires como capital de la República Argentina.

(32) Tratado Southern y Lepredour: El Bloqueo anglo-francés al Río de la Plata -también conocido como la Guerra del Paraná- tuvo lugar entre el 2 de agosto de 1845 y el 31 de agosto de 1850. Durante el mismo, las escuadras británica y francesa cerraron al comercio todos los puertos de la Confederación Argentina y los de la República Oriental del Uruguay, con excepción del de Montevideo. La diplomacia inglesa y francesa justificó el bloqueo por la participación del ejército argentino -dependiente del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas- en la Guerra Grande en Uruguay, y perjudicaba los intereses comerciales de Francia y del Reino Unido en la cuenca del Río de la Plata. En la práctica, importaba mucho más a las potencias agresoras obligar a la Argentina y al Uruguay a reconocer a sus ríos interiores como no sujetos a su soberanía y permitirles comerciar libremente a través de estos ríos. Finalmente, la intervención fue levantada por medio del Tratado Arana-Southern y el Tratado Arana-Lepredour.

(33) Legislación Navegación del Bermejo. Si hacemos un recuento -incompleto y rápido- de las leyes, decretos, ordenanzas y recomendaciones que se promovieron con el propósito de facilitar la navegación comercial del río Bermejo tendremos que comenzar con el decreto firmado por Urquiza el 28 de agosto de 1852, que abre el acceso de nuestros ríos *"a la navegación de todas las banderas del mundo"*. En 1854, en una nota dirigida al señor Ministro de Estado en el Departamento de Guerra y Marina, se alude a la importancia de abrir camino desde el "futuro" Fuerte en **Esquina Grande** hasta Salta para facilitar *"ventajosamente la navegación del río Bermejo, convirtiéndolo en vehículo exportador de las riquezas de la Provincia, completando la obra con la instalación de un puerto en el mismo Fuerte"*. En una nota fechada el 8 de agosto de 1855 el Gobierno de la Provincia se dirige al Excmo. Señor Ministro de Relaciones Exteriores manifestándole que *"El Consulado de esta Ciudad le ha acordado un subsidio de setecientos pesos ($ 700) mediante el cual hoy se ocupa de preparar su viaje a bordo del 'Zenta' que partirá dentro de un mes desde el punto de la 'Embarcación de Soria'"*.
El interés por favorecer el comercio por la vía del río Bermejo se manifiesta en el orden nacional mediante la Ley sancionada por el Congreso legislativo el 1º de setiembre de 1855, que la Provincia recibe en copia legalizada el 4 de setiembre. En ella se establece libres de todo gravamen impositivo a las mercancías que transiten hacia Bolivia por las aguas del río Bermejo.
A fines de 1855 el Congreso Federal sanciona una ley por la que se autoriza al Poder Ejecutivo Nacional para hacer los gastos que demanden la apertura y conservación de un camino carril que uniese por el Chaco las Provincias del Norte de la Confederación con el Litoral; Salta acusa recibo de la circular con copia de la Ley en 27 de noviembre de 1855. El 13 de diciembre de 1856 Salta envía nota a Jujuy por la que le pide el cuidado del camino *"que del puerto de Orán atraviesa por esa Provincia hasta esta capital"*, para no descuidar los deberes que la navegación del Bermejo impone.
Las primeras sociedades comerciales de navegación que nacieron por estímulo de esas leyes nacionales y provinciales fueron, por ejemplo, la *"Empresa de Navegación del Bermejo"*, que comienza las exploraciones bajo el mando del malogrado Hickman. Otra, la *"Compañía Salteña de Navegación"*, que promueve el coronel salteño don Vicente Uriburu y dirige el capitán Lavarello, y encarga en Liverpool la construcción de un vapor para esos fines. Contemporáneamente, el señor Benjamín Villafañe promueve otra empresa por acciones para la navegación del Bermejo, y opera bajo la razón social de *"Navea, Ortiz y compañía"*.
En 1857 los documentos dan cuenta de la existencia de la *"Sociedad Anónima de Navegación del Bermejo"*, cuya existencia se pone en evidencia mediante la propuesta que don Pablo Mantegaza hace a dicha sociedad para traer a la provincia, por vía fluvial, una inmigración de treinta familias lombardas o piamontesas y situarlas a las márgenes del Bermejo. La propuesta y su contestación se efectúan a través del gobierno de la provincia. La respuesta dada expresa: *"El gobierno espera que enterado usted de los términos en que contesta y acepta la sociedad, se sirva comunicarle que en su vista estime conveniente para elevar la indicada propuesta a la Honorable Representación de la Provincia…"* Esta propuesta es elevada con fecha 4 de diciembre, y con fecha 16 del mismo mes la Honorable Representación autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar el respectivo contrato con el Dr. Pablo Mantegaza, e introducir así esta colonia de familias europeas.
En agosto de 1858 el gobierno acuerda un empréstito con la *"Sociedad Empresaria de la Navegación del Bermejo"* para la defensa de las fronteras del Chaco. Así el Colector General de Rentas recibe, con fecha 31 de agosto de 1858, la suma de trescientos pesos a cuenta del empréstito.
El Bermejo es usado también para conducir cargamentos de madera en jangadas provenientes de Orán con destino al Litoral. Así los hermanos Palacio, que conducen dichos cargamentos, son recomendados

mediante nota a los Gobiernos de Paraguay y de Corrientes, con fecha 12 y 13 de abril de 1858 respectivamente. En la primera se expresa *"que la empresa de los señores Palacio y Hno. encontrará en el ilustrado Gobierno del Paraguay la protección necesaria y el apoyo de la fuerza pública, toda vez que su seguridad la demandara dentro de los límites respectivos"*.
En 1860 el capitán Page, de la marina norteamericana, explora el río Bermejo con un vaporcito, el *Alpha*, y llega hasta el punto "Asta de la Chiva", 25 leguas distantes de Orán, y desde allí retorna a la región del Plata. Por una nota posterior se sabe que Page tenía como objetivo llegar hasta Orán, pero no pudo cumplir su cometido por falta de leña *"producto de la indolencia de los moradores del lugar que no se la proveyeron"* (…) Ante el conocimiento de este hecho el Secretario de Gobierno de la Provincia, don Casiano Godoy, remite nota al Teniente Gobernador de Orán, don Saturnino Tejada, a los efectos de dar inicio a una información sumaria para determinar qué autoridades locales no habrían cumplido con la orden de auxiliar al marino norteamericano.

(34) Nómina socios Compañía Salteña de Navegación. Según una lista publicada el 27 de agosto de 1855 por el periódico *El Comercio*, en Salta los suscriptores de esta sociedad fueron los señores: Camilo Uriburu, Manuel Anzoátegui, Miguel José Aráoz, los dos hermanos Palacio, José Alejandro Figueroa, Villafañe y Palacio, José Uriburu, hermanos Bedoya, Victorino Manuel Solá, Juan N. Uriburu, José María Arias, Eloy Fresco, José Hilario Carol, Andrés Ugarriza, Juan de Dios Gareca, los hermanos Ormaechea, Benigno Frías, Ramón José Navea, Eladio López, José Ojeda, Francisco Costas, Miguel Antonio Delgadillo, Faustino Maldonado, Isidoro Sayus, José Antonio Zavalía, José Fernández, Desiderio Ceballos, hermanos Aráoz, Manuel Antonio Álvarez, Pedro Rodríguez del Fresno, Juan Crisóstomo Villar, Ricardo Isasmendi, Serapio Ortiz, José Manuel Arias, Sixto Ovejero, Dámaso Uriburu, Francisco Cornejo y hermano, Washington Gurruchaga, Juan Inchausti, José Aráoz, Elías Corrales, Pedro Uriburu, Pedro Palero, Facundo Cabrera, Zenón Torino, Pedro Valdivieso, Salustiano Zambrano, Francisco tejada.

(35) Armadores Lavarello. Cuatro son las ramas familiares Lavarello en Argentina. Solo mencionaremos a dos de ellas por estar directamente vinculadas al desarrollo naval de Argentina. Una de ellas tiene como integrante más destacado al Ingeniero Naval *Giovanni Battista Lavarello*, y la otra al marino y armador José Lavarello, que arriba a nuestra patria antes de 1860 y se queda navegando el Plata y el río Bermejo. Sobre las andanzas de este último es que nos ocupamos en el presente libro.

(36) Destino del Vapor Bermejo. Fracasada la empresa comercial de navegación del río Bermejo, el vapor es vendido a Nicolás Fonda quien, en octubre de 1861 lo vende al estado y pasa a operar en el río Paraná. En 1862 es llevado, en desarme, al Riachuelo, y en junio, tras intentarse sin éxito su venta, es entregado en arriendo. En 1864 se rescinde el arriendo y, tras ser armado con un pequeño cañoncito, se lo incorpora a la Armada Argentina con el nombre de *Gualeguay*. En 1865, debido a su pésimo estado, pasa a la ciudad de Corrientes para proceder a su completa reparación. Estando allí, junto al vapor "*25 de Mayo*", es capturado por la invasión paraguaya a la ciudad de Corrientes, circunstancia que motiva la declaración de guerra por parte de la Argentina.

(37) Rivadavia es una localidad del noroeste de la Argentina, en la provincia de Salta. Es cabecera del departamento homónimo. Se encuentra a 387 km de la ciudad de Salta, capital de la provincia. El departamento de Rivadavia está organizado en tres Municipios: Pilcomayo (Santa Victoria Este),

Rivadavia Banda Norte (Morillo) y Rivadavia Banda Sur (con tres centros urbanos: La Unión, Santa Rosa y Rivadavia). Santa Victoria Este se conecta con la RP 13, que comunica al municipio con el resto de la provincia a través de 145 km de camino de ripio en regular a mal estado a pesar del esfuerzo por mantenerlo. Rivadavia Banda Sur se encuentra a 400 km (aprox.) de la ciudad de Salta y se puede llegar por dos vías diferentes, la más utilizada es por la Ruta 34 hasta antes de llegar a San Pedro (provincia de Jujuy) para tomar la vía que conduce a La Estrella. La segunda es por camino de tierra desde Las Lajitas (provincia de Salta).

(38) El capitán de la marina norteamericana Thomas Jefferson Page (Virginia, Estados Unidos, 1816 - Roma, Italia, 1902), comandante de la cañonera *Waterwitch*, tenía cuarenta y cinco años al llegar al Río de la Plata. Era oriundo de Shelly, estado de Virginia, en el sur de los Estados Unidos, y nieto de John Page, gobernador de aquél Estado. Por línea materna era descendiente del general Thomas Nelson, uno de los firmantes del acta de la Independencia. En mayo de 1853 llega al Río de la Plata como capitán del vapor Water Witch, y conoce al presidente Urquiza en su campamento frente a Buenos Aires, quien sitiaba la ciudad y bloqueaba el puerto. Cuando, debido al soborno del almirante John Halstead Coe, la flota confederada se pasa de bando y Urquiza se ve obligado a levantar el sitio, Page lo lleva hasta Gualeguaychú en su vapor. Se consideraba amigo de Urquiza, y su hijo estudió en el Colegio de Concepción del Uruguay. Hacia fines de ese año fue nombrado embajador de los Estados Unidos ante el gobierno de la Confederación Argentina, y participa en las negociaciones del primer tratado entre ambos países. Exploró meticulosamente los ríos Paraná, Paraguay y Bermejo, levantando cartas náuticas. Mientras realizaba esas exploraciones fue capturado por buques paraguayos en el río Paraguay debido a que estaba explorando sin permiso en aguas que ese país consideraban suyas, y que la Argentina aún no había reclamado. Su buque fue requisado y las autoridades paraguayas le confiscaron las notas de sus cartas náuticas; varios días más tarde le permitieron marcharse. Considerándose afrentado, Page regresa a los Estados Unidos y presenta ante el presidente Millard Fillmore el incidente con el Paraguay, exigiendo un castigo. En 1858 fue puesto al mando de una flota de más de diez vapores y 2.400 hombres, al frente de los cuales debía exigir al gobierno paraguayo satisfacción por la afrenta que decía haber sufrido tres años antes. Logró apoyo del Estado de Buenos Aires, tras lo cual inició el viaje aguas arriba por el río Paraná. Se detuvo luego en la ciudad de Paraná, capital de la Confederación, ocasión en que recibió también el apoyo del presidente Urquiza. Luego, el gobierno porteño cambió de idea y se opuso a los reclamos de Page, y en cuanto Page zarpó hacia el norte, también Urquiza dejó de apoyarlo, y trató de mediar entre ambas partes. Page llegó en enero de 1869 frente a Asunción y presentó al gobierno paraguayo una enérgica exigencia de reparaciones y castigo a los oficiales que lo habían arrestado. No obstante la impresionante flota que lo amenazaba, el presidente Carlos Antonio López da inicio a largas discusiones diplomáticas, pidiendo aclaraciones sobre cada punto de cada nota de Page. Un emisario del presidente Urquiza insiste en mediar entre las partes, con lo que las amenazas de Page se fueron diluyendo entre rodeos diplomáticas. Finalmente se resigna a interpretar una de las notas de López como una disculpa y se retira aguas abajo. En los meses siguientes, nuevamente al mando del Water Witch, realiza nuevas exploraciones en los ríos de la cuenca del Plata. Hacia fines de 1859 intenta mediar entre la Confederación y Buenos Aires, y finalmente vuelve a su país, a fines de 1860. Al estallar la Guerra de Secesión Estadounidense se enrola en el bando confederal y participa en varios combates. Falta de buques de guerra, la Confederación lo envía a Dinamarca a reclamar un buque que había sido construido en Francia para la desaparecida Confederación Argentina. Tras varios meses de

reclamos, termina por comprarlo y zarpar con él hacia los Estados Unidos. Pero al llegar a La Habana se entera que la Guerra Civil acababa de terminar, con la derrota de su bando. Se exilia en la provincia argentina de Entre Ríos, donde se asocia con el gobernador -y ex presidente- Urquiza en algunos negocios ganaderos. Tras el asesinato de su protector en 1870, viaja a Inglaterra como representante del presidente Sarmiento para contratar la construcción de varios buques de guerra para la nueva escuadra argentina de guerra. De regreso, se dedica un tiempo a la ganadería en Entre Ríos. Deja la Argentina definitivamente en 1884, y se instala como comerciante en Italia. Fallece en Roma en 1902.

(39) Pedido de Bolivia. El gobierno de Bolivia sale en ayuda de Page cuando en agosto de 1857, tres años después que la Waterwitch fuese cañoneada frente al Fuerte de Itapirú y el gobierno norteamericano ultimaba los aprestos de invasión armada, y envía al gobierno paraguayo una declaración que incluye un pedido formal de permiso para que el teniente Page, hijo del capitán Page, pudiese continuar, en nombre de Bolivia, sus trabajos exploratorios sobre los ríos Pilcomayo y Bermejo. El canciller boliviano Juan de la Cruz Benavente informa en su nota que *"En Norte América se construye, por orden del gabinete, bajo la dirección del teniente Page, un vapor apropiado para explorar los ríos Pilcomayo y Bermejo"*. La nota termina diciendo *"Me congratula, señor, la esperanza de que el excelentísimo gobierno del Paraguay verá con interés esa noticia, así como a mi gobierno anima la convicción de que el Paraguay no encontrará inconveniente para dejar internar en las aguas del Pilcomayo el vapor explorador"*. El Paraguay contesta, con fecha 31 de octubre del mismo año, que *"en lo que toca a la navegación de los ríos, el gobierno de la República ha mostrado al mundo sus mejores disposiciones a este respecto. Solo quiere que se reconozcan y respeten sus derechos"*.

(40) En el año 1853 llega al Paraguay, como cónsul de Estados Unidos y agente de la United States and Paraguay Navigation Company, Edward A. Hopkins. Su misión era poner en marcha empresas industriales y comerciales, aserraderos, refinerías de azúcar, usinas para desmontar el algodón y fábricas de cigarros. El gobierno paraguayo le proporcionó la mano de obra nativa, puso a su disposición un cuartel y le adelantó la suma de diez mil pesos, y todo parecía marchar en armonía, pero al año siguiente, en 1854, las cosas cambiaron. Un golpe de sable dado por un soldado al hermano de Hopkins fue la causa de que el cónsul, en traje de montar y látigo en la mano, hiciera una reclamación en términos violentos. Esto lo indispuso con el presidente y las relaciones se agriaron. López revocó el *exequátur consular* de Hopkins y ordenó cerrar todas las empresas de las compañías por él regenteadas. El 3 de octubre de1854 el gobierno decretó que todos los buques de guerra extranjeros quedaban excluidos de los ríos del Paraguay, de modo que la inepta conducta de Hopkins había desencadenado las dificultades que impidieron los viajes de exploración de la *Waterwitch* en aguas paraguayas. Haciendo referencia a "la reputación indecorosa" del cónsul, Harold F. Peterson comenta: "La egolatría, nota dominante en toda la carrera de Hopkins en la América del Sur, intensificó indudablemente la controversia".

(41) Guerra del Paraguay. Nada más lejano a nuestros apegos que la necrofilia, pero queremos mencionar un comentario que resume el fervor -por ánimo patriótico o por el sentimiento que fuese, tan incomprensible para este inconmovible siglo XXI- con que combatía el pueblo paraguayo en la Guerra de la Triple Alianza (*"Guerra de la Triple Infamia"*, al decir de Milcíades Peña). Lo hemos

leído en la admirable obra de José Pablo Feinmann, "Peronismo. Filosofía política de una obstinación argentina" y, aunque es tristísimo, lo transcribimos: *"...como ya no quedaban en el país hombres aptos para luchar, las madres enviaron al frente a sus hijos de siete años u ocho. Y les pintaron bigotes para que parecieran soldados. Para que creyeran que eran hombres. Los mataron a todos."* Por supuesto que el Paraguay es derrotado, y no podía ser otro el desenlace de esta guerra entre un país mediterráneo, encerrado entre enemigos muchas veces más poderosos, y pertrechados por las generosas potencias bélicas y económicas del mundo, tan interesadas en vender lencerías en la cuenca del Plata. Dice Feinmann: *"Los tres países aliados, pese a la poderosa defensa paraguaya, fueron ganando la guerra. Pero con terribles derrotas. La* (batalla) *de Curupaytí (del 22 de septiembre de 1866) resultó catastrófica para las fuerzas del general Mitre: perdió entre nueve mil y diez mil hombres. Los paraguayos perdieron cincuenta. La guerra queda en manos del Brasil, que la llevará hasta el final. El final es en Cerro-Corá, donde López es derrotado y asesinado"...* Los aliados ganan la guerra, no por falta de ánimo en el pueblo paraguayo, sino *"porque los ejércitos de los cobardes atacantes fueron armados con la artillería más sofisticada que la modernidad europea había construido hasta el momento"*.

(42) Misión de la Esquina Grande: Fue fundada por el Padre franciscano José Puigdengolas, quien llegó de España en 1837. La Esquina Grande estaba ubicada a unos 200 km. al sudeste de Orán, en las confluencias del antiguo cauce del Bermejo con el Río Dorado. Esta misión fue el primer puerto sobre el río Bermejo, ya que el segundo fue ***Colonia Nueva Palmira***, hoy ***Rivadavia***, obra del señor Fontau en 1862. El cura Emilio Castro Boedo, quien viajó en el vapor ***"Gobernador Leguizamón"*** dice en su libro sobre la Esquina Grande: *"Hay un oportuno y bien calculado proyecto de hacer de este un puerto principal y levantar las oficinas de Aduana Nacional y Administración de Correo para la comunicación y comercio con Bolivia. El punto no puede ser más competente"*.

(43) Natalio Roldán nació en Arrecifes, Buenos Aires, en 1840 y falleció en la Colonia Rivadavia, en 1910. Los registros históricos lo reconocen como explorador y empresario naval argentino. Hacia 1862 se había establecido en el Paraguay, donde se dedicó a explorar la región chaqueña central, y al producirse la guerra de ese país se traslada al este de Salta, dedicándose a la explotación forestal. Realiza entonces varios recorridos por el río Bermejo y llega hasta la laguna *La Cangayé*. Natalio era tío del gran poeta y orador parlamentario Belisario Roldán.

(44) El Padre franciscano José Puigdengolas llegó de España en 1837. Fundó la misión de *"La Esquina Grande"*, que estaba ubicada a unos 200 km. al sudeste de Orán, en las confluencias del antiguo cauce del Bermejo con el Río Dorado. Unas 100 familias tobas acudieron al llamado del Padre, quien en 1857 fue hasta Potosí a recolectar limosnas, plantas y semillas para su misión. Esta misión fue el primer puerto sobre el río Bermejo, ya que el segundo fue *Colonia Nueva Palmira*, hoy *Rivadavia*, obra de señor Fontau en 1862. En el año1860, el Padre Puigdengolas viaja hasta Corrientes en el buque a vapor de Navea. Al retornar, acompaña a una comisión exploradora que tenía por objeto abrir un camino entre Corrientes y Orán. El objetivo de su viaje era rescatar a 8 cautivos de los tobas, previo trueque por 8 caballos con montura. El 30 de noviembre de 1860, próximos a La Cangayé, fueron atacados por los tobas. Hubo muertos y heridos; el Padre fue muerto de un golpe de macana en la cabeza. Su cuerpo fue pasto de aves rapaces y fieras del monte; sus huesos fueron recogidos y traídos a Salta, y descansan en el Convento San Francisco, convirtiéndose el benemérito franciscano en mártir

del Chaco y protector de todas las misiones de la región. En el atrio de la iglesia se observa una placa con su nombre y, quizá, sus huesos descansen dentro de las anchas paredes de adobe.

(45) Emilio Castro Boedo (1827? – Última década del siglo XIX). Nace en Rosario de los Cerrillos, Salta. Los datos que se poseen son bastante inciertos, pero parece haber nacido en 1827. Después de los primero estudios decide ingresar al seminario y luego se ordena sacerdote. Profundiza sus estudios y publica varios libros sobre cuestiones teológicas y derecho eclesiástico; entre otros, *"El sacerdote o análisis de lo que es un sacerdote"* y *"Disertación sobre la Universalidad de la Iglesia"*. Después de muchos años de ejercer el sacerdocio, abandona los hábitos y se convierte en tenaz enemigo de la Iglesia. Es también un hombre de profunda vocación científica, realizando viajes al interior del país, de donde provienen importantes estudios. Uno de ellos se refiere al río Bermejo – *"Estudios sobre la navegación del río Bermejo"* – y otro sobre *"Colonización del Chaco"*, ambos en 1873. Este último se considera "la obra más completa de su época concerniente a la región chaqueña, con vasto material antropológico, lingüístico, zoológico y botánico". Otra importante obra debida a su esfuerzo es una publicación, en dos tomos, con un relevamiento estadístico minucioso referido a la provincia de Entre Ríos, que le ha encargado el gobernador Racedo, en 1884. Asimismo, realiza exploraciones científicas por los montes del norte de la Argentina. En 1887, se convierte, desde Francia, en promotor de productos argentinos para desarrollar nuestro comercio exterior, solicitando un informe, al gobierno, sobre las posibilidades de exportación de cada una de las provincias argentinas. Poco después, en 1889, integra la Comisión Argentina en la Exposición Internacional de París. También publica una obra sobre educación primaria y se desempeña como inspector de escuelas, nombrado por el gobierno uruguayo, en el departamento de San José. Esta inquietud por conocer a la Argentina en sus diversos aspectos y promover su progreso, probablemente, le hubieran valido algún recordatorio en las efemérides escolares o en algún libro de ciencias naturales. Pero, comete pecados imperdonables que lo condenan al silencio. Castro Boedo es un enemigo permanente de la oligarquía porteña, a través de una extensa vida política que comienza cuando los liberales lo obligan a emigrar de Buenos Aires y se refugia en el Entre Ríos dominado por Urquiza. Años después, cuando Mitre, ya presidente, organiza expediciones punitivas al interior para imponer su dominación y su proyecto económico, Castro Boedo toma partido por las montoneras provincianas. Luego, la guerra contra el Paraguay lo encuentra como "uno de los más fervientes opositores". En 1866, se lo inculpa de ser el cabecilla de una conspiración contra el gobierno nacional y si bien ésta es frustrada, poco después estalla la "revolución de los colorados", en Mendoza, bajo la dirección de Carlos Juan Rodríguez, que cuenta con el apoyo de Castro Boedo. Poco tiempo más tarde, pasa a Chile y se convierte en asesor de Felipe Varela, con el cual ingresa a territorio argentino enarbolando los principios de la "Unión Americana". En esa ocasión -6 de diciembre de 1866- Varela lanza una proclama, cuya redacción diversos autores adjudican a Castro Boedo, dirigida contra "los usurpadores de las rentas y derechos de las provincias en beneficio de un pueblo vano, déspota e indolente", definiéndose, asimismo, por "la paz y la amistad con el Paraguay y la unión con las demás Repúblicas Americanas". De este modo, este sacerdote peleador y antimitrista aporta argumentos contundentes sobre tres cuestiones centrales: la necesidad de nacionalizar la Aduana del Puerto de Buenos Aires para que sus rentas dejen de ser exclusivo beneficio de la oligarquía, la denuncia del genocidio perpetrado contra el pueblo hermano del Paraguay y el cumplimiento del proyecto de los libertadores en el sentido de reunificar a la Patria Grande Latinoamericana. Al ser derrotada la revolución de los colorados cae prisionero del mitrismo, y permanece en prisión hasta 1869. Vuelve entonces a la lucha con el espíritu de siempre, pero el

rémington ha logrado imponer su voluntad y las montoneras gauchas van ingresando al pasado. Después de fracasado su último intento en Salta, Varela ha regresado a Chile, ya preso de la tisis que lo conducirá a la tumba, poco después. En abril del '70, López Jordán protagoniza la última montonera siendo derrotado. Castro Boedo, en las nuevas condiciones históricas, toma también otro camino: contrae matrimonio y concentra sus esfuerzos en las investigaciones a las cuales se ha hecho referencia. Allí realiza aportes muy interesantes, pero la clase dominante no olvida sus arrestos de otrora, esa trayectoria suya junto al pueblo montonero, esos "bárbaros subversivos" que querían impedir el 'progreso' que ofrecía amablemente el Imperio Británico. Y esta es causa suficiente para borrar su nombre de textos y enciclopedias. (N. Galasso – *"Los Malditos"* – Vol. II – Pág. 177 – Ed. Madres de Plaza de Mayo).

(46) Don Luis E. Cerda Salvatierra, que fuera vecino de Rivadavia, cuenta que los seis cañones del *"Congreso Argentino"* fueron conducidos a Rivadavia, y uno de ellos fue usado por el ingeniero Higinio Falcón como mojón de arranque de la mensura del pueblo.

(47) Benito Villanueva (Mendoza, 8 de mayo de 1854-Buenos Aires, 8 de abril de 1933) fue un político conservador perteneciente al Partido Autonomista Nacional, ganadero, abogado y hombre de negocios. Fue tres veces Diputado de la Nación Argentina por Mendoza, dos veces Senador de la Nación Argentina, Director del Ferrocarril Central Córdoba, Presidente del Frigorífico La Blanca, Director del Banco Hipotecario Nacional y Director del Banco Provincia de Buenos Aires. No consta en su biografía oficial la condición de prestamista, pero lo fue, y de los peores. Dejamos, como simple curiosidad, que aquellos versos de esa milonga de Borges (con música de A. Piazzolla), "A don Nicanor Paredes", estaba dedicada al malevo Nicolás Paredes, verdugo y alborotador político al servicio de Benito Villanueva. *"De atrio, más bien. Fue caudillo, - Si no me marra la cuenta, - Allá por los tiempos bravos - Del ochocientos noventa"*.

(48) Hacia 1950 Bunge y Born puso en venta el campo, pero sin encontrar compradores porque ya casi no se podía mantener la actividad ganadera. A principios de la década de 1970 *La Fidelidad* fue finalmente vendida a los hermanos italianos Luis y Manuel Roseo, por entonces proveedores de Grafa, empresa textil de Bunge y Born. Luis Roseo murió en 1984 por una infección generada por una espina de vinal, y Manuel Roseo fue brutalmente asesinado en enero de 2011.

(49) Puerto Bermejo es una localidad del departamento Bermejo en la provincia del Chaco. Fue ubicado originalmente sobre la margen derecha del río Paraguay, a 15 kilómetros de la desembocadura del río Bermejo, pero tras las inundaciones de 1983 y 1992, que socavaron las costas del pueblo, fue trasladado a un lugar más alto ubicado a 4 km del original. Algunos pobladores se negaron a abandonar el asentamiento original, y por lo tanto se los diferencia llamándolos Puerto Bermejo Viejo y Puerto Bermejo Nuevo a ambas poblaciones. Fue fundado en 1884, cuando se envió un gran contingente militar al mando General Benjamín Victorica para que avanzara por el río Bermejo hasta la provincia de Salta y sometiese a los indígenas. Victorica eligió el lugar por su altitud y cercanía a dicho río, y por esto es que aun cuando el pueblo se asienta sobre el río Paraguay, lleva el nombre del río que se encuentra a 15 km. En 1911 se inauguró el *Servicio Oficial* entre Barranqueras y Presidencia Roca, y se instalaron allí los talleres y astilleros que asistían a las embarcaciones.

(50) Pueblo Km 642. El 16 de julio de 1914 Bunge & Born dona al Estado Nacional 50 hectáreas de la estancia *La Fidelidad*, para la formación de un pueblo, que toma el nombre *"km 612 NRB"* (sobre la margen norte del río). Este fue creciendo en población y en 1915 sumaba 80 familias. También había una comisaría y es posible que haya funcionado una escuela. A raíz de una nueva medición sobre el río, a partir de 1924 adopta el nombre de *km 642 NRB*. Para sus actividades, el Servicio Oficial de Navegación había establecido numerosos puertos con servicios telegráficos, y el *km 642* (antes *km 612*) era el más distante. La construcción del ferrocarril Formosa-Embarcación y las crecientes dificultades en la navegación del río hicieron que los pobladores fuesen emigrando hacia Pozo del Tigre y Las Lomitas, y el *642* se fue despoblando gradualmente. En 1937 dejó de funcionar la escuela, y el paraje quedó definitivamente abandonado en 1944. Varias de las referencias sobre este pueblo, fueron tomadas del trabajo *"Aportes para la historia de un latifundio y un pueblo malogrado: Estancia La Fidelidad y Pueblo km 612 NRB"* del Prof. Ricardo O. Jacob, Profesor del ISFD Juan Facundo Quiroga de Las Lomitas.

ÍNDICE DE AUTORES

Almeida, Juan Lucio; *"El capitán Lavarello navegando el Bermejo"*; Revista "Todo es Historia", N° 105, Pag. 56-67. 1976.

Altamirano, Marcos A; Dellamea de Prieto, Sbardella.; *"Historia del Chaco"*. Resistencia; Dione. 1987.

Altamirano, Marcos A.; *"La paz de Lacangayé"*; Revista "Todo es Historia", N° 117, Pag. 32-47. 1977.

Altamirano, Marcos A.; *"La ciudad Perdida del Bermejo"*; Revista "Todo es Historia". Nº 224, Dic. 1985, (48-60).

Álvarez de Arenales, José Ildefonso; *"Noticias Históricas y Descriptivas sobre el País del Chaco y Río Bermejo"*; Bs. As., 1833.

Aranda, Darío; *"Una masacre de lesa humanidad"*; Diario *"Página 12"*, 06 de julio de 2019.

Araoz, Guillermo; *"Navegación del Bermejo y Viajes al Gran Chaco"*; Imprenta Europea y taller de grabados en madera, Buenos Aires, 1886.

Bidondo, Emilio A, Coronel; *"La Guerra de la Independencia en el Alto Perú"*; Círculo Militar, Buenos Aires, 1979.

Boletín del Centro Naval; *"Bermejo - Anch´io Sono Pittore"*; Tomo Quinto, Pag. 427-543; Imprenta de Juan A. Alsina, México 634, Buenos Aires, 1887.

Brinton, Daniel G.; *"La Raza Americana"*; Editorial Nova, Bs. As., 1946.

Caillet-Bois, Teodoro; *"La Obra Exploradora de los Page" – "Cuatro Generaciones de Marinos"*; Boletín del Centro Naval; Tomo XLVIII, Número 487, Pag. 763-799, Marzo y Abril 1930.

Cadena de Hessling, María teresa; et. al.; *"Historia de Salta"*; Enciclonoa; 1984.

Carrazzoni, Andrés; *"El Caballo del Indio del Desierto"*, Revista Todo es Historia, N° 315, Pag. 76-89, Bs. As., 1993.

Carrizo, Juan Alfonso; *"Historia del Folklore Argentino"*; Ediciones Dictio, Bs. As., 1953.

Castro Boedo, Emilio; *"Estudio sobre la navegación del Bermejo y la colonización del Chaco"*; Ed. Universidad Nacional de Jujuy; Jujuy. 2012.

Cervera, Manuel; *"Historia de la Ciudad y la Provincia de Santa Fe"*, Santa Fe, 1907.

Chiericotti, Olga; Colmenares, Luis Oscar; *"El Agrimensor Higinio Falcón, un Pionero del Chaco"*, Primer Seminario de Historia del Chaco, UCS.

Comando General del Ejército. Dirección de Estudios Históricos; *"Política seguida con el Aborigen, (1750-1819)"*; Tomo II; Círculo Militar, Buenos Aires, 1973.

Cornejo, Atilio; *"La navegación del Bermejo. Páginas olvidadas de su historia"*. Bs. As. 1979.

Cornejo, Atilio; *"Origen y antecedentes de la Fundación de Salta"*. (En Internet).

Cornejo, Atilio; *""Apuntes históricos sobre Salta"*. — Año 1937. (En Internet - link: http://www.portaldesalta.gov.ar/biblioatiliocornejo/apuntes.pdf).

De Ángelis, Pedro; *"Colección de Obras y Documentos Relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata"*; Ed. Plus Ultra, Bs. As., 1972.

Delfino, Ambrosio; *"Exploración del Río Bermejo por Pablo Soria y Nicolás Descalzi, año 1826"*; Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional; Academia Nacional de Historia; Tomo IV, páginas 173-187; Bs. As. 1977.

Del Nieto, José; "Una epopeya del siglo XIX - La "Compañía de Navegación del Rio Bermejo". Todo es Historia Nº 30.

Diccionario Cronológico Biográfico Universal.

Feinmann, José Pablo; *"Peronismo. Filosofía política de una obstinación argentina"*; Nº 68, Domingo 8 de marzo de 2009; Diario "Página 12".

Fontana, Luis Jorge; *"El Gran Chaco"*; Imprenta de Ostwald y Martínez; Buenos Aires, 1881.

Furlong, Guillermo (S. J.); *"Joaquín Camaños (S. J.) y su Noticia del Gran Chaco (1778)"*; Bs. As., 1955.

Galasso Norberto; *"Los Malditos"*; Vol. II, pág. 177 – Ed. Madres Plaza de Mayo

Gandía, Enrique de; *"Historia del Gran Chaco"*; Madrid, 1929.

Grandes Protagonistas de la Historia Argentina; *"Hernando Arias de Saavedra"*; Editorial Planeta Argentina S.A.I.C, 1999.

Guzmán, Ruy Díaz de; *"Historia Argentina del Descubrimiento, Población y Conquista de las Provincias del Río de la Plata"*, *Colección Pedro de Ángelis*, Tomo I, Buenos Aires, 1969.

Henri, Julio; *"El Canal Lateral al Río Bermejo y Derivación al Río Paraná"*; 1937.

Henri, Julio; *"Navegación del Río Bermejo"*; Bs. As., Imprenta Argentina "Jacobo Peuser", 1917.

Levene, Ricardo; *"Historia de la Nación Argentina - (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862")*; Vol. II; Vol. III, Junta de Historia y Numismática Americana; Buenos Aires, Imprenta de la Universidad; 1937.

Levene, Ricardo; *"Historia Argentina - (Panorama costumbrista y Social desde la Conquista hasta nuestros Días")*; Tomo I; Buenos Aires, Editorial Campano, 1964.

Lella, Pedro; *"El aprovechamiento del río Bermejo como recurso fundamental para el desarrollo demográfico y económico del norte argentino"*, Tesis Doctoral. Universidad de Buenos Aires Facultad de Ciencias 'Económicas, Biblioteca "Alfredo L. Palacios", 1957.

Lozano, Pedro (S. J.); *"Descripción Corográfica del Gran Chaco Gualamba"*, año 1733; Universidad Nacional de Tucumán, publicación N° 288.

Martín, José; *"La Tentación de María en Sierras Altas"*; Ed. MIBOR; Salta, 2006.

Menotti, Emilia E; Tanzi, Héctor José; Colombotto, Hugo Horacio, *"Río Bermejo" - "Tres Trabajos Históricos"*; Instituto Nacional Browniano, Bs. As., 2000.

Mey, Carlos; *"El Capitán Lavarello y el Rio Bermejo"*. HISTAMAR. (En Internet).

Mey, Carlos; *"El Comodoro Page; Exploración total del Bermejo, el Pilcomayo y Alto Paraná"*. HISTAMAR: histarmar@fibertel.com.ar. (En Internet).

Mey, Carlos; *"La Conquista del Bermejo. Una epopeya del siglo XIX - La 'Compañía de Navegación del Rio Bermejo' "*. HISTAMAR. (En Internet).

Mey, Carlos; *"Navegación del Bermejo"*. HISTAMAR. (En Internet).

Miranda, Guido; *"Tres Ciclos Chaqueños"*; Crónica Histórica Regional; Resistencia, Editorial del Norte Argentino, 1955.

Molina, Celso; *"La Viña, su Historia Vivencial"*, talleres gráficos Gofica SA, Salta, Argentina. 1985.

Ortiz García, Elio; *"Toponimia Guaraní del Chaco y Cordillera"*, Ediciones Teko Guaraní; Camiri, Bolivia. Agosto de 2004.

Pellichi, Pedro María; Remedi, Joaquín; Iturralde, Pedro; Gobelli, Rafael. *"Misioneros del Chaco Occidental." "Escritos de franciscanos del Chaco salteño." "(1861-1914)."* Centro de Estudios Indígenas y Coloniales. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Jujuy. 1995 (primera edición en español: 1872).

Petroni, Gregorio J. R; *"Enigmática Historia de la Navegación del Bermejo"*; Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, 1956.

Poderti, Alicia E.; *"San Ramón de la Nueva Orán: Una Ciudad, Muchas Historias"*; Cuadernos de la Fundación Banco del Noroeste, 1995.

Punzi, Orlando Mario; *"Historia de la Conquista del Chaco"*; Ed. Vinciguerra, 1997. Corregidor, 1997.

Punzi, Orlando Mario; *"Historia del Desierto"*; Corregidor, 1986.

Rioja, Leoncio; *"Tartagal y Norte del Bermejo (Tierra Olvidada)"*; 3L Ediciones, 1997.

Rosa, José María; *"Historia Argentina"*, Tomo VI, *"El Cisma (1852-1862)"*, Editorial Juan Carlos Granda, Bs. As, 1969.

Roverano, Andrés A.; *"El Río Salado en la Historia"*, Editorial Colmegna, Santa Fe, 1955.

Sanabria, Hernando F. (Et. Al.), *"CHIRIGUANO"." Pueblos indígenas de las tierras bajas de Bolivia"*, Jürgen Riester Editor; Imprenta Landivar SRL, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. 1994.

Sánchez Quell, H. *"La Diplomacia Paraguaya de Mayo a Cerro-Corá"*, Editorial Guillermo Kraft Ltd. Bs. As. 1964.

Santillán, Diego Abad de; *"Historia Argentina"*, Tipográfica Editora Argentina, Bs. As, 1965.

Saravia, Luis Adolfo; *"Salta, esplendores y ocasos"*, Gofica Editora, 2000.

Sarmiento, Domingo Faustino; *"Facundo. Civilización y barbarie"*; Ed. Castellana: Ediciones Generales Anaya, S.A., Madrid, 1982 (fecha de la edición original: 1874).

Sierra, Vicente D; *"Historia de la Argentina. Introducción y conquista (1492-1600)";* Ed. Científica Argentina; Bs. As.

Scenna, Miguel Ángel; *"La expedición Feilberg al Pilcomayo"*; Revista Todo es Historia Nº 113, octubre 1976, Pag. 52-73.

Scunio, Alberto D.H.; *"La Conquista del Chaco"*; Círculo Militar, Buenos Aires, 1972.

Soler, Amadeo P., *"Sebastián Gaboto, el Primer Argentino" ("con una monografía de la localidad por él fundada")*;

Tissera, Ramón; *"Chaco Gualamba, Historia de un Nombre y un Enigma"*; Revista "Todo es Historia", N° 60, abril de 1972, pág. 46-62.

Tissera, Ramón; *"El jinete guaycurú, conquistador del Chaco"*; Revista "Todo es Historia", N° 93, febrero de 1975, pág. 70-77.

Tissera, Ramón; *"Misterio y drama de los Abipones"*; Revista "Todo es Historia", N° 3, mayo de 1970, pág. 76-91.

Vigo, Juan M. *"La perdida ciudad de Concepción del Bermejo"*; Revista "Todo es Historia", N° 6. 1967.

Zorrilla, León; *"Estudio Histórico y Científico sobre la Navegación del Antiguo y Nuevo Bermejo en el Norte arge4ntino" (Informe año 1902)*, copia en el Archivo del Dr. Adrián F. Cornejo.

Pedro Raúl Sánchez – Aky Coutada Salta – julio/2019

(Contratapa)

FOTO

RECONOCIMIENTO A OSCAR PALAVECINO

Como la joven República que todavía somos, habíamos venido necesitando de una "memoria épica", colectiva e íntima, que nos identificase y permitiera resumir de manera inequívoca nuestra condición de "argentinos". La podríamos haber hallado, quizá, en la heroica gesta de nuestra guerra de la Independencia, o en la guerra con el Brasil, y hasta en nuestras guerras civiles, pero, y sin que podamos comprender del todo los motivos profundos, la hemos venido a encontrar en el arte. Sabemos que la función del arte es legar un ilusorio ayer a los hombres, y que para el pueblo es un asunto muy serio. Esto fue comprendido por Leopoldo Lugones (*El Payador* - 1916), que reconoce en el *Martín Fierro* de José Hernández una epopeya que equivale para nosotros, los argentinos, lo que *La Ilíada* para los griegos. Es desde entonces que la condición de *gaucho*, que había sido despreciada, comienza a ser parte de nuestra memoria colectiva por un pasado mitológico que nos une, y diferencia de todos los otros pueblos del orbe.

Es así que los argentinos hemos venido buscando y encontrando a ese gaucho Martín Fierro en una incesante genealogía de cantores populares que pasa por Carlos Gardel (el Gardel "primero", de los cantos criollos) y se continúa con nombres inolvidables, como Atahualpa Yupanqui, Jorge Cafrune, Horacio Guaraní, hasta llegar a usted, Oscar Palavecino. Hermosa genealogía la suya, "Chaqueño" (del Chaco Gualamba) Palavecino.